
Журнал для автомобилистов
За рулем
ISSN 0321 – 4249
ДЕКАБРЬ 12/95
Лимузины на базе "десятки", мини-вэны из "Нивы". Появятся ли такие автомобили? О работе тольяттиских дизайнеров — на стр. 50-51
ВАЗ 2111

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
Издательство "За рулем"

Генеральный директор
В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора:
В. Аркуша
М. Тилевич
Главный художник
К. Нехотин
Техника
Д. Постников, зав. отделом
А. Фомин
Автомобильная жизнь
Е. Варшавская, зав. отделом
Д. Жернов
А. Ростарчук
Испытания
Э. Конон, зав. отделом
В. Крючков
А. Попов
И. Твердунов
Эксплуатация
Б. Синельников, зав. отделом
В. Субботин
А. Чуйкин
Собственные корреспонденты:
в Берлине М. Горбачев
в Казани А. Солопов
в Киеве Л. Сапожников
в С.-Петербурге И. Лагутин
Оформление
Н. Кледова, зав. отделом
О. Воеводов, художник
С. Иванов, фотокор.
В. Князев, фотокор.
Л. Мазниченко, компьютерная верстка
Корректура
М. Исаенкова
Е. Томлеёнова
Письма
А. Диричева, зав. отделом
Компьютерное обеспечение
Г. Губина, зав. отделом
В. Смирнов
С. Романов
Реклама и рекламные публикации
В. Соловьев, тел. (095) 208-44-38
Реклама и "Авторынок"
С. Шадрин, тел. (095) 978-00-12

ТИРАЖ 410 000 экз.

Подписано к печати 7.11.95 г.
Формат 220х290 мм. Печать глубокая.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Messina Editori

Адрес редакции: 103045, Москва,
Селиверстов пер., 10.
Телефоны: 207-23-82, 207-19-42
Телефакс 207-16-30

По вопросам распространения "За рулем" обращаться по телефонам: (095) 207-23-82, 207-19-42.

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.



Ежемесячный журнал для автомобилистов

12

декабрь 1995

СОДЕРЖАНИЕ









КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ



Кто бы мог подумать, что в недалеком будущем автомобилем можно будет управлять одной послушной рукояткой, наподобие джойстика, обходясь без педалей и пренепременного рулевого колеса. При одной мысли от этого мурашки по телу и вопросы, вопросы... Ну, влево-вправо еще можно представить (хотя, как быть тогда с названием нашего журнала?), а вот тормозить без тормозной педали? Да и осмелится ли кто отправиться в путь, если не на что нажимать, чтобы надежно, на юз, наверняка? Ведь даже в самых суперсовременных иномарках с "автоматами" есть "газ" и тормоз.



В БУДУЩЕЕ – НА ТОРМОЗАХ

Фантастика, да и только. Еще более странно, что все это говорил нам руководитель ведущей компании по производству тормозных систем практически для всех автомобилей мира "Ай-Ти-Ти Аутомотив Юроп" Клаус Ледерер – инженер, доктор, профессор.

Прочтя недоумение на наших лицах, он заметил, что мы, видимо, морально и психологически не готовы к такому повороту событий. А технически это не только реально, но существует в опытных образцах. И более того, гораздо безопаснее и надежнее имеющихся систем управления автомобилем.

Слушая господина Ледерера, мы уже не ощущали себя сидящими с ним за столом в московском отеле "Кемпински" – мы рассекали Европу 2050 года на... самых заурядных, взятых напрокат, авто. Настолько заурядных, что рулевое колесо, окажись оно на привычном месте, смотрелось бы нелепее заводной рукоятки под радиатором "Мерседеса" Е-класса.

КОЕ-ЧТО О КАРЬЕРЕ

Впрочем, рассказ президента "Ай-Ти-Ти Аутомотив Юроп" о стремительном развитии автомобиля и систем управления был необычен, под стать карьере самого господина Ледерера.

Он из Штутгарта. И, по собственному признанию, многому в своей жизни обязан этому городу. Здесь учился, окончил машиностроительный факультет технического университета. Двадцати восьми лет, в 1977 году, в том же университете защитил диссертацию, стал доктором.

Потом заведовал научным отделом Института производственной техники и автоматизации, работал на руководящих должностях в фирме "Бош", в ее отделениях в США, где попутно совершенствовал английский. Потом снова Германия. Телефункен, БМВ. И, наконец, 1992 год. Ледерера назначают президентом "АТЕ Бремзен". Эта фирма, основанная на заре нашего века Альфредом Тевесом, была пионером в разработке автомобильных гидравлических систем тормозов и пользовалась широ-

кой известностью. Но преемники Тевеса продали предприятие в 1967 году американскому гиганту "Ай-Ти-Ти корпорейшн".

По нашим меркам Ледерера могли бы назвать "летуном". Но в Европе и Штатах частая смена мест работы и переход из фирмы в фирму не считаются предосудительными. Скорее, наоборот – это свидетельство хороших перспектив и незаурядных способностей человека, тем более руководителя.

Действительно, через год "Ай-Ти-Ти" проводит реорганизацию, и Клауса Ледерера назначают председателем правления образовавшейся "Ай-Ти-Ти Аутомотив Юроп", объединившей под единым началом все связанные с автомобильной промышленностью производства "Ай-Ти-Ти корпорейшн" в Германии и Западной Европе. Доктор Ледерер одновременно становится вице-президентом головной "Ай-Ти-Ти".

Как признается президент-профессор, столь высокое назначение, а годовой оборот возглавляемой им компании 3,5 млрд. долларов, наряду с возросшей ответственностью, принесло и некоторые неудобства. В частности, пришлось бросить курить. В Америке табак и руководитель – понятия несовместимые. Но теперь он об этом вспоминает с улыбкой и благодарен судьбе.

Примечательно, что, занимая столь высокий пост, Ледерер не потерял связей с университетом Штутгарта: читает лекции, в 1994 году ему присвоено звание профессора.

Не правда ли, удивительно – руководитель такой крупной международной компании находит время для работы со студентами? Но таков уж доктор Клаус Ледерер. Ему есть чем поделиться с будущими инженерами, а к тому же общение с ними обязывает всегда быть в форме.

В НОГУ С "ПРОМЕТЕЕМ"

Но вернемся в Москву. Интересно, как будет осуществляться переход к новым системам управления автомобилем, в частности тормозным?

– Скоро вместо обычных, – говорит г-н Ледерер, – появятся так называемые электронные тормоза. Гидравлическая связь, наверное, сохранится, но усилие не будет создавать водитель. Его нога нажмет на подпружиненную педаль, снабженную этаким реостатом. Сигнал – и сведения, полученные от датчиков, обработает компьютер и даст команду электромотору насоса, а тот создаст оптимальное для дорожной ситуации давление на колодки. В такой конструкции не будет главного тормозного цилиндра и усилителя. Уже сейчас в системах АБС пульсирующее давление создает не водитель, а автоматика, в зависимости от сцепления колес с дорогой.

Но это лишь первые шаги. Со временем откажутся и от гидравлики, а рядом с колесом установят электромоторы, которые будут двигать тормозные колодки. Тогда не потребуется и тормозная жидкость.

Клаус Ледерер убежден, что столь сложные тормозные системы будут монтировать даже на малолитражки. В подтверждение на бумаге рисует график: растет выпуск новых изделий – снижаются цены на них. "Ай-Ти-Ти Аутомотив" активно работает над электронными тормозами будущего. В содружестве с автомобильными фирмами проводятся испытания. Есть машины, на которых смонтированы опытные тормоза разной "степени зрелости".

– Я сам ездил на таком автомобиле, – признается профессор. – В конце концов, тормозная система интегрируется в общую систему управления движением, связанную с двигателем и рулевым управлением.

Научные и конструкторские работы фирмы оплачивает не государство и не головная корпорация "Ай-Ти-Ти", а сама фирма. Причем эти средства нужно сначала заработать. Только на конструкторские работы "Ай-Ти-Ти Аутомотив" тратит 300 млн. долларов в год.

Сейчас Европейское экономическое сообщество претворяет в жизнь проект "Прометей", который призван поддержать научные исследования, нацеленные на будущее. Последние три года фирма получала по 200 тысяч долларов дотаций из средств, выделяемых ЕЭС на эту программу. Суммы хватает лишь на обеспечение одного инженера, но не зарплатой, а средствами, необходимыми для работы.

По словам г-на Ледерера, ценность проекта "Прометей" не в деньгах, а в том, что фирмы, которые раньше конкурировали, теперь вместе создают продукцию.

ПРОФЕССОР ЗАДУМАЛСЯ...

– Впрочем, что это мы все время о работе, а бывает ли у господина президента отпуск?

– Конечно, как у всех, но использовать его полностью нет возможности. Обычно я провожу две недели с семьей. Нет, не путешествую: и так 200 дней в году – в командировках. Сейчас постоянное место жительства – Германия. Когда жил в Америке, купил маленький домик на морском берегу, где и отдыхаю с семьей.

Детей у Ледерера трое: два мальчика и девочка – все школьники. Во время отпуска ходит под парусом с друзьями, но своей яхты не имеет. Играет в гольф.

О себе г-н Ледерер рассказывает менее охотно, чем о системах тормозов. Однако от ответа, на каком автомобиле ездит, ему не уйти.

У президента фирмы служебная машина с шофером. И этот автомобиль – "со звездой" ("Мерседес"). А личная – БМВ-328i – кабриолет. Собственного самолета у господина Ледерера нет, но, если нужно по служебным делам за короткое время посетить несколько стран, он пользуется одним из самолетов корпорации.

Понятно, что у президента фирмы такого масштаба большие возможности. Какой автомобиль он выберет, когда придет время приобретать новый?

Это был единственный вопрос, который заставил профессора задуматься. Очевидно, не хотелось обидеть ни одну марку – "Ай-Ти-Ти Аутомотив", напомним, сотрудничает практически со всеми мировыми производителями. Но профессор остался верен себе.

– Если по роду занятий нужно много ездить и приходится в машине работать, то лучше большого "Мерседеса" не найти. А если водить автомобиль самому, то предпочтительнее БМВ.

По Москве господина Ледерера возили тоже на "Мерседесе". Приезжал он на открытие первого в России центра по обслуживанию тормозов "АТЕ Бремзен". Центр создан в сотрудничестве с российской фирмой "Сегодня и завтра". Планируется строительство новых. Пока другие иностранные компании лишь присматриваются, "Ай-Ти-Ти Аутомотив" работает.

Более четырех лет идут переговоры с "АвтоВАЗом" о производстве деталей тормозов по технологии "Ай-Ти-Ти Аутомотив", но, к сожалению, конкретных результатов пока нет. Как, впрочем, нет и совершенных тормозов на "ладах", за исключением, пожалуй, тех, что идут в Европу и переоснащаются там деталями АТЕ. И все-таки президент компании надеется осуществить крупный проект в России, создать новые производства?

– Мы строим сейчас заводы в Китае. Построим и в России. Немыслимо, чтобы такая большая страна оставалась в стороне от прогресса. Мне представляется чрезвычайно важным, чтобы европейская промышленность работала с российскими фирмами и помогла создать в России предприятия, которые не только давали бы товары стране, но и поставляли их на экспорт.

Как не согласиться с этим? Ведь технический прогресс только тогда и приобретает ценность, когда становится достоянием многих.

Франкфурт – Москва

Беседу вели Д. ПОСТНИКОВ, В. СОЛОВЬЕВ



КТО ВЫТЯНЕТ "ИЖМАШ"?

Возможно, иностранный автомобиль, заправленный удмуртской нефтью

Из всех российских заводов легковых автомобилей в самом глубоком кризисе оказался Ижевский. Переход на новую модель, требующий крупных капиталовложений, совпал с крахом плановой экономики. Внезапно прекратившееся финансирование остановило реконструкцию всех производств. Причем где-то не хватало пяти, а где-то и 95 процентов средств. На конвейере остался устаревший по всем параметрам "Москвич-412" с модификациями. Спрос на него могли бы поддержать только низкие цены – но это стало невозможным. Для освоения же семейства ИЖ-2126 необходимо было, по предварительным подсчетам, полмиллиарда долларов...

В разгар горбачевской перестройки автозаводцы не воспользовались правом выйти из состава объединения, справедливо опасаясь, что в свободном плавании лишатся и тех средств, которые выбивал их "оборонный" министр на уровне ЦК. Когда же ни министра, ни ЦК не стало, отрезали и пути к свободе: "оборонные" заказы сократились, и руководство объединения сделало все возможное, чтобы не лишиться наиболее прибыльного автопроизводства.

Автозавод, лишенный уродливости социалистического гигантизма, в наибольшей степени соответствует международным стандартам – компактное сборочно-кузовное производство. Казалось бы, отличная возможность для акул мирового автобизнеса создать в российской глубинке плацдарм для завоевания здешнего рынка. Увы, все визиты иностранцев заканчивались ничем. Единственным реальным оказался лишь кредит японского Эксимбанка в 68 миллионов долларов для закупки у одной из японских фирм линии окраски кузовов.

Конечно, в Удмуртии, где сплошь оборонные предприятия, "ижмашевские" проблемы отнюдь не оригинальны. Но именно у автомобилестроителей больше шансов на выживание и развитие. Что ни говори, автомобилизация России только начинается. И вот родилась программа "Ижевский автомобиль".

Известно, что инвесторы неохотно вкладывают в машиностроение и, напротив, оживляются, когда речь заходит о добыче природных ресурсов. В Удмуртии есть нефть, говорят – немало. Рожденная в Совмине Удмуртии и активно проводимая в жизнь идея выглядит так. Объявлен тендер на разработку двенадцати нефтяных месторождений на территории республики. Победитель конкурса получает возможность экспортировать не только причитающуюся ему по соглашению долю, но и часть государственной доли, которая определена в 20%. Этот дополнительный объем нефти и станет страховым залогом под инвестиции, выделяемые на реконструкцию автопроизводства. Инвестор должен быть могуч. Ему предстоит выделить на разработки месторождений 500 млн. долларов, плюс 250 млн. автозаводу, да еще привести партнера автопроизводству.

В Ижевске понимают, что ИЖ-2126 быстро устаревает, поэтому близоруко делать ставку исключительно на него. Но в машину вложено уже столько, что бросать дело на полпути невыгодно. Да и автомобиль-то неплох. Предполагается довести-таки его до "нормального" конвейера и собирать в год 120 тысяч "орбит" разных модификаций. А вот вторую нитку отдать под сборку некоей иномарки – еще 180 тысяч в год. Причем развернуть "отверточную сборку" быстро, с перспективой перенести в Россию производство возрастающего количества комплектующих. К моменту подготовки этого материала "по линии тендера" в Ижевске уже побывали корейцы, представители "Фольксвагена" и "Форда". Пока их интерес носит исключительно ознакомительный характер. Оно и понятно – основные-то игроки в тендере совсем другие.

Известно также, что одно из условий, выдвинутых участниками тендера, – самостоятельность автозавода: никому не хочется инвестировать в бездонную пропасть "Ижмаша". Вероятно, это склонило чашу весов в пользу приверженцев экономической свободы. Весной 1995 года в управлении "Ижмаша" произошли серьезные кадровые изменения, повлекшие за собой неизбежную реструктуризацию всего объединения.

Сегодня рано говорить о конкретных результатах. Тендер сам по себе дело долгое, а в условиях, когда возможные интересанты, желая заполучить гарантии политические, будут дожидаться результатов выборов – тем более. Итоги тендера будут подводиться в июне. За это время многое должно измениться и в самом "Ижмаше".

Пока обнадежу тех, кто привязан к ижевской марке. Несмотря на все экономические тяготы и неопределенность, подготовка производства различных модификаций обширного семейства ИЖ-2126 продолжается. Сдаваться здесь никто не намерен.

Ижевск **А. СОЛОПОВ, наш соб. корр.**



НА "СКАНИИ" – ПРЕМЬЕРА



"Скания" открывает новую волнующую эру", – сказал президент и председатель Совета директоров фирмы Л. Остлинг, представляя четвертое поколение грузовиков из Швеции. При этом она остается верной принципу модульной конструкции своих грузовиков – автомобиль собирают из "кубиков", что позволяет максимально учитывать пожелания заказчиков. Назовем лишь два самых интересных "кубика"-новинки – кабину и двигатель.

Вертикальное ветровое стекло, скругленные углы и общая клинообразная форма кабины дали возможность получить хорошие аэродинамические показатели, с одной стороны, и обеспечить большое внутреннее пространство и комфорт – с другой. Новый 6-цилиндровый дизель рабочим объемом 12 л. с четырьмя клапанами на цилиндр развивает мощность 400 л. с. и, естественно, удовлетворяет самым строгим нормам токсичности, имея даже некоторый запас – ведь ему, похоже, предстоит перевезти "Сканию" в следующее тысячелетие.

Четвертое поколение "Скании": модели "R 124L" с новым 6-цилиндровым двигателем (в центре), "R 144L" с высокой кабиной (модификация "Топлайн") и 8-цилиндровым дизелем мощностью 530 л. с.

На базе Магнитогорского металлургического комбината планируется создание акционерного общества "Спецавтотехника", которое намерено выпускать легковые автомобили.

●

Правительство Москвы приняло распоряжение "Об увеличении пропускной способности основных улиц и магистралей города".

●

Компания "БелОст" начала поставку в Белоруссию автомобилей-такси производства корейской фирмы "Хёндэ".

●

Московская станция скорой и неотложной помощи получила на испытания санитарный автомобиль "Трай стар медик", изготовленный канадской фирмой "Токмаджан Груп".

●

Состоялась церемония закладки памятной капсулы в фундамент строящегося торгово-технического центра БМВ на Московской кольцевой автомагистрали.

●

Более 30% москвичей-автомобилистов имеют в своих машинах радиоприемники. В Санкт-Петербурге показатель ниже – 21%.

●

Решение о создании Союза автотранспортников Западно-Сибирского региона принято на совещании руководителей автотранспортных и нефтедобывающих предприятий в Тюмени.

КУБОК ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

Уже третий год подряд Правительство Москвы, учредившее свой Кубок, устраивает этот праздник для ребят. Проходит он в День города, в начале сентября, на Стадионе технических видов спорта в Крылатском. Участвуют в нем не только юные москвичи, но и ребята из Иванова, Арзамаса, Владимиро, и других городов, где находят возможность поддерживать интерес подростков к технике, автоспорту.

Соревновались юные автоспортсмены на кроссовой трассе в двух классах спортивных машин: багги с двигателем 350 см^3 и карт (125 см^3). В двух заездах определялись обладатели многочисленных призов и наград, предоставленных спонсорами. Кубок Правительства Москвы за командную победу в третий раз достался Московской детско-юношеской школе по автомотоспорту. Созданная одиннадцать лет назад, она обучила автоделу 10 тысяч ребят, воспитала многих известных ныне автоспортсменов. Кто знает, может быть семилетний Павлик Назаров, получивший приз "Самому младшему из участников", тоже пополнит их ряды.

"ГАЗЕЛЬ" ДЛЯ МЕДИКОВ КАЗАНИ



Парк казанской станции скорой помощи пополнился новой техникой. К первой паре "газелей" с фирменной медицинской раскраской за два месяца прибавилось еще полтора десятка сестричек. Близняшек среди них нет: изготовитель – местный завод "Лесхозмаш" – немедленно вносит изменения с учетом пожеланий медиков.

Интерес к "Газели" объективен: популярный "рафик", работая по 19 часов в сутки, выдерживает недолго, УАЗ тоже от идеала далек. Есть в Казани даже "мерседесы". Но пришлось видеть, как члены бригады едут в высоком салоне... стоя. Подвеска-то у "немца" жесткая, сиденья оказались неудобные, а цена – ого-го!

И вот пробивной "газовский" дилер – завод "Лесхозмаш", изготовляющий различные "кунги" на всевозможных шасси, убедил республиканский совмин изыскать средства на экспериментальную программу. "Лесхозмаш" имеет все необходимые лицензии для производства пассажирских кузовов. Критики найдут в них немало изъянов, а врачам нравится. И не только потому, что учитываются все их предложения: подвеска полуторки оказалась самой подходящей. Финские фары-искатели, да и любое медицинское оборудование купить сегодня – не проблема. Так что и "скорая", и "реанимобиль" на шасси "Газели" уже есть. Правда, пока только в Казани. Сам ГАЗ запустить в серию "скорые помощи" на базе "Газели" раньше 1997 года не обещает.

В заметке "Ладога" в броне" (ЗР, 1995, № 10, с. 17) неверно указаны изготовители инкассаторского автомобиля "Ладога-1913". Машину делают в АООТ "Автостиль". Редакция приносит свои извинения.

ДОМ У ДОРОГИ

Он возник совсем недавно на 249-м километре Калужского шоссе, у поворота к райцентру Сухиничи. В этом городе и по сей день стоят недостроенные корпуса филиала АЗЛК, где когда-то собирались выпускать семиместный автомобиль "2139". Не суждено было. А вот дом у дороги – дорожный комплекс с гостиницей, стоянками, СТО, магазином запчастей появился. Теперь спешащим в столицу и из столицы "дальнобойщикам" и водителям легковушек не придется сбиваться в стаи у постов ГАИ, чтобы скоротать ночь. К их услугам светлые номера с душем, кафе, ресторан, сауна – и все это по очень доступным ценам. Надо полагать, со временем пожалуют сюда и туристские автобусы: рядом знаменитая Оптина Пустынь, город Козельск со славной историей и многое другое. Дом у дороги построила московская фирма "Автомобили" (директор – И. Киселев), торгующая "москвичами" и запчастями.



100 МЕТРОВ РАВНЫ 100 КИЛОМЕТРАМ

Открытие стометрового моста через реку Сюнь завершило строительство федеральной дороги Казань–Уфа. Путь между двумя столицами стал короче на 100 километров. Правда, предстоит еще реконструировать участок в районе города Мензелинска, но расширять и улучшать легче, чем строить заново.

Мост возведен на средства Татарстанского дорожного фонда. По словам начальника объединения "Татавтодор", в будущем году намечено, наконец, вывести на московскую трассу новый участок, который свяжет ее с мостом через Волгу. Так что в республике сохраняется приоритет магистральных дорог.



БЕРЕГИТЕ ПЕРВОКЛАШЕК!

Об этом предупреждает немецких водителей не кто иной, как фирма "Опель". Вместе с дорожной полицией к началу учебного года она предприняла масштабную акцию, изготовив и развесив у школ, на оживленных улицах и перекрестках 35 000 плакатов. Надпись гласит: "Начинающие школьники – начинающие участники движения" и призывает водителей быть особенно внимательными к тем, кто впервые самостоятельно вышел на улицу. Назвать все это рекламой как-то неловко – однако наименование фирмы (пусть мелкими буквами), разумеется, указано на плакатах. 35 000 раз.

"ДЭУ": АТАКА НА ВЕЛИКОБРИТАНИЮ

Как завоевать место иа рынке сбыта, если конструкция машииы ие блещет особым совершенством? Корейская компоиия "Дэу", кажется, иошла выход, подготовив специальиую программу для продажи моделей "Эсперо" в Великобритании. Почти все, что у других за доплату, у "Эсперо" – стандартное осиощение. Ничего дополнительиого просто иет: электростеклоподъемники, усилитель руля, центральиый зомок, АБС и литые колесо, кондиционер, люк с электроприводом, проигрыватель компокт-дисков, а для водителя еще и подушко безопосности, регулировка руля и сиденья по высоте. Добовим сюда краску "метоллик", иммобилайзер, сотовый телефои. Но самое главное, в цену включены достовко, оформлеиие и номерые зноки, иалог ио год вперед, полиая гороития но три годо (100 000 километров) и иа шесть лет от сквозного прорждовлеиия. И это еще ие все. Бесплотный сервис но три года, коисультоции по телефону, персональный мастер, токая же мошиио иа время, когдо вошо в ремоите, бесплотиая достовко ио СТО и полиый бак беизиио. Правдо, все это стоит 10 625 или 12 195 фунтов стерлингов с двигателем, соответствеиио, 1,8 или 2 литро – весьма иедешево для корейской машины. Впрочем, если ие поировится, о пробег ие превысил 1600 км, то в течение 30 дней овтомобиль можио возвротить продовцу, и вом вериут деиьги.



Самолет бесплатно не прилагается.

До, кок тут ие упомянуть ноши "жигули", поступоющие сейчос в продажу: без обогревотеля зоднего стекло, без иисструмеита, с допотопиыми зерколоми и двориикоми.

1,7 км

СТОИТ ЛИ КУРИТЬ?

В Норвегии, кок и везде на Зоподе, объявлена войно курению. Тем не менее в кафе знаменитого трамплина Холменколлен – национальной гордости норвежцев – курить не возбраняется. Вот только для посетителей на каждом столике заготовлена такая картинка: одна выкуренная сигарета содержит столько вредных веществ, сколько выбросывоет в отмосферу легковой автомобиль за 1,7 км пути. Задумаешься, черт побери, а стоит ли курить?

"РЕЗИНОВЫЙ ОСКАР"

Ток иозывоется ногроде, которую аиглийский журнал "Автокар" вручает лучшей шине года по результатам испытаний. Нынешний обладатель "Оскара" – "Гудьир Игл-F1". В пяти тестах из шести эта шина оказалась лучшей, уступив другим только но сухой гоночной трассе. В остальных случаях – ио мокрой гоночой трассе, при торможении на мокрой дороге, скоростном прохождении поворота постоянного радиуса иа сухом асфальте, по шумиости, а также сопротивлению аквапланировонию в повороте, такие именитые соперники, как "Пирелли-Р-Зеро", "Мишлен-Пилот-SX MXX3", "Бриджстоун-Экспедиа-S-01", "Йокогама-A510", оказались сзади. Тесты, в ходе которых было пройдено более 1000 километров по испытательному треку и 500 раз заменяли шины, продолжались два дня. В качестве носителей "объекта испытаний" использовались два БМВ-М3. Все шины имели одинаковый размер – 235/40ZR17 и стоили от 260 до 310 долларов за штуку. Тем, кто мечтает обуть свою машину в покрышки "Гудьир Игл-F1", следует учесть, что размерный ряд начинается с 15 дюймов и профиля 55% и заканчивается огромными 19-дюймовыми.

"Игл-F1" рядом с дождевой шиной для формулы 1 – преемственность налицо.

НЕ ПРОХОДИМОСТИ РАДИ

Появлеиие модели "Тойота-RAV4" – явио желаииое событие для европейских мостерав тюнинга. В зависимости от пожелаиий зокозчика ее осиастят эффектными атрибутоми "вседорожиико" либо иаделят чертоми скоростиой шоссейной машииы. Но фото видно, кок решило вторую зодачу иемецкая фирма "Постерт" из Эссеиа: массивиый передний спойлер с "противотумоиками", еще дво – иа крыше и задней двери (с дополнительным стоп-сигналом), иакладки иа колесных орках, в которых разместились колеса диаметром 18 и шириной 8 дюймов с "шоссейиыми" шинами 255/50R18 взамен стаидортных 16-дюймовых, с покрышками 205/70R16. Все это обойдется почти в 11 тыс. морок – примерно четверть первоиочальной цеиы RAV4. Для полноты кортины можно добавить "спортивиый" глушитель с двумя выхлопными трубами диаметром по 90 (!) мм и чехол но запаску – еще 1200 марок.



Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития одобрил проект выделения КамАЗу кредита в 100 млн. долларов.

●

В конце августа 1995 года с конвейера ГАЗа сошла пятидесятитысячная "Газель".

●

ВАЗ завершает строительство собственного автополигона. Специалисты считают, что он не уступит известному у нас Дмитровскому.

●

Выставка "Дороги. Транспорт. Сервис-95" прошла во Владивостоке с 18 по 22 сентября.

●

В научно-техническом центре ВАЗа создана секция Союза автомобильных инженеров. В нее вошли 25 представителей ВАЗа и Поволжского отделения Российской инженерной академии.

●

Администрация Сергиева Посада ввела обязательный контроль за содержанием CO и CH в отработавших газах всех автомобилей, въезжающих на территорию города. Эта мера принята для сохранения уникальных исторических памятников.

●

Руководство Европейского банка реконструкции и развития приняло решение о выделении ГАЗу кредита в 25 млн. долларов.

АКИ ПОСУХУ

Порой, выдавая желаемое за действительное, легковые автомобили повышенной проходимости называют вездеходами. Увы, к ним это определение неприменимо. Если необходимо перемещаться там, где нет дорог, то следует поискать иные средства передвижения. К их числу относится теперь и "Трэкол", с которым нам довелось познакомиться.

Сначала – о названии "Трзкол". Оно образовано от сокращения двух слов: "транспорт" и "экологический". Последнее вполне оправдано, потому что давление на грунт у зтой машины минимум в десять раз ниже, чем у обычных автомобилей повышенной проходимости. Изюминка "Трэкола" – зто разработанные научно-производственной фирмой того же названия особо зластичные шины сверхнизкого давления, которым вездеход обязан своей уникальной проходимостью и даже умением плавать.

ПОГЛЯДИМ

Внешне машина не отличается изысканностью, но впечатляет габаритами – пять метров в длину, два с половиной в ширину и почти столько же в высоту. Однако стоит отойти от нве метров на пятьдесят, как обнаруживаешь, что угловатый, склепанный из дюраля корпус не просто практичен, – он имеет собственный стиль. Сегодня фирма делает два варианта вездехода – закрытый пассажирский на восемь человек (на фото) и пикап с платформой и четырехместной кабиной. Те, кому неинтересна начинка машины (а таких, надо полагать, совсем не много), могут пропустить информацию о трансмиссии, подвеске, устройстве кузова и перейти сразу к следующей главе.

Компоновка машины такова: двигатель ВАЗ-21083 с "родной" коробкой передач расположен в середине, с ним соединены две раздаточные коробки от "Нивы", одна из которых лишена межосевого дифференциала и приводит только задние колвса. Вторая через блокируемый дифференциал распределяет крутящий момент между передним и средним мостами. Таким образом, на твердом покрытии "Трзкол" использует четыре ведущих колеса, а на бездорожье – все шесть. Пять ступеней в коробке передач и две в раздаточных коробках – итого 10 передач вперед и две назад. Блокировка межосевого дифференциала делает возможным синхронное вращение трех главных передач, но не шести колес, так что выход на берег под острым углом затруднителен. Впрочем, на заказ могут установить блокировку и межколесных дифференциалов. Мягкие шины обеспечивают хорошую амортизацию даже без подвески, тем не менее она нужна, чтобы гарантировать надежное сцепление колес с грунтом, когда преодолеваешь большие неровности. Поэтому мосты подвешены на листовых рессорах и снабжены телескопическими амортизаторами. Управляют ввздеходом, как и обычным автомобилем, – поворачивая передние колеса.

Внутрь можно попасть либо через правую боковую дверь, либо через двухстворчатую заднюю. Впереди, посередине кабины, довольно комфортное место водителя (кресло "Москвича-2141" и приборная панель ВАЗ-2108, увы, без тахометра), за ним смещенное влево пассажирское сиденье на три места. В задней части кузова продольные скамьи, где могут расположиться как минимум четверо. Посередине – вровень с сиденьями – надстройка, под которой моторный отсек. Так что незначительную неисправность в двигателе можно устранить, не покидая кабины. В передней части крыши – люк. Есть разумеется, отопительная система (даже две – для передней и задней частей салона) и стеклоочиститель, зеркала заднего вида и все необходимые наружные световые приборы.

Конструкторы получили разрешение ГАИ на передвижение машины по дорогам общего назначения. Кстати, на Московский автосалон "Трзкол" прибыл своим ходом, преодолев не один десяток километров по улицам столицы.

Низкое давление в шинах позволяет ездить по ногам экспериментаторов совершенно безболезненно.





бор тут небогатый, а новых можно ждать до второго пришествия, так что конструкция надолго определена. Определена и немалая цена – 35 000 долларов за машину, из них почти треть приходится на кузов. И все-таки транспортное средство, которое не разрушает растительный слой, – это большое достоинство для районов Крайнего Севера, да и не только для них. Немаловажно и то, что для преодоления водных преград не требуется никакой подготовки – просто как ехал, так и поплыл. Сферы применения можно перечислять долго – от транспортировки бригад на нефтепромыслах до спасательных операций на льду рек и озер. И военным "Трэкол" может пригодиться – ведь он спокойно может ездить даже по противотанковым минам, не рискуя подорваться. Создатели его ждут заказов: в ближайшем будущем они готовы делать 200 "трэколов" в год. И еще. С появлением этого вездехода нарушена монополия: теперь есть машина для Севера с расходом бензина, в три раза меньшим, чем гусеничные ГАЗ-71, более комфортабельная и с лучшей проходимостью.

А. ФОМИН
Фото В. Князева

Техническая характеристика:

Снаряженная масса – 2000 кг; грузоподъемность – 800 кг; количество мест – 8; габарит (длина, ширина, высота) – 5000x2500x2300 мм; дорожный просвет – 500 мм; максимальная скорость – 60 км/ч, на воде – 3 км/ч; расход топлива 16–25 л/100 км; запас топлива 90 л. Двигатель – ВАЗ-21083 или ВАЗ-210213.

ПОЕЗДИМ

Забраться на водительское место несложно, однако вариант "сел и поехал" тут едва-ли получится. Органы управления ничем не отличаются от традиционных автомобильных – руль, педали, рычаг переключения передач – все на своих привычных мвстах. Слева от сиденья – рычаги управления трансмиссией – включение заднего моста, понижающая передача, блокировка. Но своеобразна схема переключения передач – повернута на 90 градусов. Первую передачу включают движением назад-влево, четвертую – вперед-вправо. Почтенной длины тяги делают поиск и переключение передач на редкость увлекательным занятием. Однако, дойдя до четвертой, убеждаешься, что заявленные 60 км/ч легко достижимы, а шум в салоне, как у "Нивы" на той же скорости. Создатели машины предупредили нас, что она не слишком маневренна, но поворот под прямым углом на пересечении двух довольно узких дорог проблем не вызвал.

Следующим номером нашей программы было преодоление заболоченного озерца. Самым тривиальным способом подспустив шины с 0,03 до 0,01 МПа, включив пониженную передачу и блокировку межосевого дифференциала, направляем машину туда, куда даже "джипер" в здравом уме и трезвой памяти не сунется. Камыши расходятся, и еще через десяток метров "Трэкол", плавно покачиваясь, устремляется в плавание.

Выход на противоположный берег оказался не столь прост, как вход в воду, и с первого раза не удался. Дело в том, что граница берега в болоте весьма условная и переход от воды к тверди – постепенный. Тут низкое давление на грунт сыграло негативную роль, не позволив передним колесам продавить грязь, прочно зацепиться и вытащить машину. Вторая попытка после небольшого разгона увенчалась успехом. Едва ли другое транспортное средство, за исключением судов на воздушной подушке, способно повторить этот путь. Возможности сравнивать у нас не было, но армейские воспоминания подсказали, что БТР в аналогичных условиях пришлось бы тянуть как минимум другим БТРом, а возможно, и танком.

Опасения, что для более чем двухтонного вездехода мотор ВАЗ-2108 слабоват, не подтвердились. На первой и второй пониженной передачах он легко трогается с места почти без "газа". А вот переключиться на более высокую передачу на бездорожье не удается – пока найдешь, машина уже остановится. Не с лучшей стороны показал себя и руль – стоит одному из передних колес попасть в яму, как он мгновенно вырывается из рук, а попытки удержать его, скорее всего, приведут в травмпункт. Впрочем, после преодоления препятствия руль снова возвращается в исходное положение.

Выход на сушу не представляет сложности, если берег твердый. А если не получается, то всегда наготове лебедка.



Рабочее место водителя вполне удобно и комфортабельно.

Сзади достаточно места для груза или четырех пассажиров.



ЧТО Ж В ИТОГЕ

Конечно, существующая конструкция имеет немало недостатков, но, если разобраться, все они обусловлены применяемыми агрегатами. Нужен усилитель в рулевом управлении, нужна автоматическая коробка, легкий и экономичный дизель. Сами создатели вездехода не возражают против них и даже называют узлы, которые им хотелось бы использовать. Для машины предпочтительнее независимая подвеска, но "нивовские" ШРУСы не выдерживают нагрузок. Спонсоры проекта – "Надымгазпром" и РАО "Газпром" – диктуют свои условия: все агрегаты должны быть отечественными и ремонтопригодными даже в самых отдаленных местах. Вы-

И все-таки стиль у этой машины есть.



"ПЯТЕРКА" "П

Совсем вроде бы недавно, в 1988-м, в Москве состоялось первое представление автомобилей и мотоциклов БМВ, предлагаемых для продажи. Помню, гости были удивлены тем, как мало знают в России их знаменитую фирму. Марка БМВ тогда ассоциировалась больше с трофейными мотоциклами. Аналитики по сбыту, хотя и спрогнозировали открывающийся рынок, не рассчитывали, однако, на быстрый успех: для страны, переживающей кризис, машины были, по их мнению, слишком дороги.

Осенью нынешнего года наш корреспондент Б. СИНЕЛЬНИКОВ по приглашению фирмы БМВ (BMW) посетил автомобильную выставку во Франкфурте-на-Майне (ФРГ) и побывал на презентации новой модели 5-й серии в Вене.



Российская действительность, как часто случается, опровергла прогнозы западных специалистов. С учетом все возрастающего спроса фирма открыла в столице свое представительство – оно-то и организовало в этом году нашу поездку в Германию.

Первый день из двух, отведенных для прессы, руководителей промышленности и торговли, мы провели на выставке во Франкфурте. Оттуда мы перелетели в Мюнхен и утром следующего дня на трех БМВ отправились в Вену. Таким образом, представилась возможность обновить свои впечатления от нынешних моделей 3-й, 5-й и 7-й серий и затем сравнить их с новой "пятеркой", дебют которой стал одним из главных событий Франкфуртского салона. В свое время мы рассказывали обо всех этих машинах. Напомню только, серии различаются размерами и двигателями, хотя на смежных сериях могут стоять одинаковые моторы, коих более десятка – от четырехцилиндрового 1,6 л (102 л. с.) до двенадцатицилиндрового 5,4 л (326 л. с.). Один из моторов последней разработки – 2,8 л – устанавливают на машины всех серий.

Коротко об ощущениях от езды на разных машинах сказал бы так: "Тройка" – самая простая, наиболее маневренная, спортивная, потому что имеет наименьшую базу, массу и т. п. "Семерка" – солидная представительская машина – просторная, дорого оборудованная, наиболее плавная на ходу, часто, как и предоставленная нам, с автоматической коробкой передач. Она, как известно, не только освобождает водителя от работы педалью сцепления и рычагом переключения передач, но и обеспечивает плавный, без намека на рывки, разгон и движение. Привыкаешь к свободе левой ноги довольно быстро, находя в таком безделье свое удовольствие.

"Пятерка" занимает среднее положение – она, на мой взгляд, для людей среднего возраста, с достатком, для коих спортивность езды сочетается с личной солидностью. Я вел ее то резко и резво, как "трешку", то степенно, как "семерку". И в том и в другом случае она была, что называется, "на своем месте".

Казалось, машины так хороши, что улучшать в них нечего. Но техника, как и мода, не стоит на месте. В стремлении удержать поклонников своей марки и все время привлекать новых БМВ каждые семь-восемь лет обновляет модели. И, конечно, в первую очередь, старейшая моторостроительная фирма совершенствует двигатель. Высокая удельная мощность и крутящий момент всегда отличали моторы БМВ. В основном благодаря этому ее автомобили в той или иной степени обладают спортивным характером.

Но вернемся к нашей поездке. В Вене вместе со 150 европейскими журналистами мы погрузились на корабль "Моцарт", который шел по Дунаю. В салоне красовались новый автомобиль, его кузов, двигатель и все узлы, часто с разрезами. Пресс-конференция и беседы со специалистами позволили получить ответы на все интересовавшие нас вопросы. Не станем рассказывать здесь о множестве новшеств этой модели – основные рассмотрены в сентябрьском номере журнала.

Дождь, начавшийся накануне, лил всю ночь и продолжался целый день, словно специально для того, чтобы дать нам возможность оценить ходовые качества автомобиля в трудных условиях. А на берегу нас уже ждали сорок семь новых "пятерок" с двигателями 2,3 и 2,8 л (см. таблицу). Разделившись на экипажи по три водителя, занимаем места в автомобилях, мы – в БМВ-523.

В новой машине чувствуешь себя так привычно, будто ездил на ней всю жизнь. Вот что значит удачно найденное взаимное положение руля, педалей и сиденья в сочетании с их формой.

После наших машин, даже наиболее совершенных (ВАЗ-2109 и -21099), в таких моделях, как БМВ, испываешь немало новых ощущений. Захлопнул дверь (разумеется, легко и без стука) – сразу наступает непривычная тишина – упругие уплотнители надежно прерывают связь с внешним миром. Тишина в салоне сохраняется при движении: можно разговаривать, не повышая голоса, даже когда стрелка спидометра на автобане приближается к отметке 200: мощные эластичные элементы подвески двигателя и колес, шумоизоляция кузова поглощают все колебания, способные вызвать посторонние звуки.

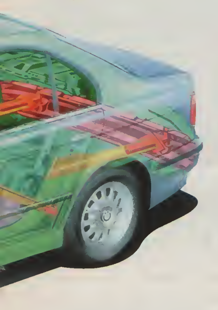
Установка сиденья в наиболее удобное положение доставляет удовольствие:

Краткая техническая характеристика БМВ новой серии

Модель / Показатели	520i	523i	528i	525tds (дизель)
Рабочий объем, см^3	1991	2495	2793	2498
Мощность, кВт/л. с.	110/150	125/170	142/193	105/143
при об/мин	5900	5500	5300	4600
Длина х ширина х высота, мм	4775x1800x1435			
База, мм	2830			
Сухая масса, мм	1410	1420	1440	1480
Разгон с места до 100 км/ч, с	10,2	8,5	7,5	10,4
Максимальная скорость, км/ч	220	228	236	211
Расход горючего,л/100 км:				
при 90 км/ч	6,2	6,1	7,5	5,1
при 120 км/ч	7,6	7,5	28,2	6,8
в городском цикле	11,5	11,7	8,4	8,9
Цена, нем. марок	54500	58500	65000	57000

...ятерке"

Наше знакомство



Высокий уровень пассивной безопасности – одно из достоинств новой "пятерки". Каждый представленный на рисунке элемент конструкции напрямую или косвенно защищает пассажиров от последствий столкновений.

ехать 320 километров. Довольно узкая горная дорога со множеством поворотов, иногда очень крутых, не Бог весть какой асфальт, да еще мокрый, поначалу вынуждают осторожничать, ограничивать скорость. Пробую увеличить ее – машина продолжает идти, как по струне. Впереди поворот. Гашу скорость двигателем, переключившись на низшую передачу, и тормозами. При этом отмечаю, что даже резкое нажатие на педаль тормоза не вызывает ожидаемого заноса автомобиля, а кроме того, удается точно дозировать действие тормозов. Первое обеспечивает система блокировки тормозов (АБС), давно применяемая фирмой, второе – конструкция тормозной системы, имеющая очень четкую обратную связь – "тормоз-педаль".

На некоторых поворотах, когда скорость превышала допустимую, возникавшие мини-заносы (других не было) легко устранялись небольшим поворотом руля: казалось, машина сама делала это, а может быть, так оно и было.

В конце поворота прибавляю "газ", машина интенсивно разгоняется, причем уже с малых оборотов. Это, пожалуй, главное достоинство нового семейства традиции – прямая. Значит, на каждой передаче можно разгоняться легче и быстрее, чем с одной повышающей, что и является одной из черт, составляющих спортивной характер БМВ.

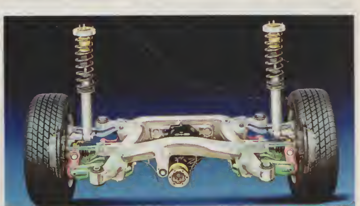
Сожалея о том, что на обычной дороге, да еще с пассажирами, нельзя выявить пределы устойчивости и управляемости машины, я вдруг ощутил, как на входе в очередной поворот автомобиль кинуло на левую обочину. Пришлось поработать рулем, чтобы удержать его на дороге, но все же левый угол переднего буфера зацепил бугор за обочиной. Остановившись, обнаружили повреждение нижней полки буфера и разбортовавшееся правое заднее колесо, разумеется, с бескамерной шиной. Сгоряча предположили, что машину занесло из-за большой скорости, а шина разбортовалась от контакта с обочиной, хоть этого никто не почувствовал. Потом выяснили, что причиной происшествия явилось как раз спустившее колесо – шина с нормальным давлением может разбортоваться только от очень сильного удара. Скорее всего, воздух выходил не очень быстро, как положено бескамерной шине, но заметить это на прямых участках трудно даже в автомобилях попроще, не то что на БМВ, обладающем завидной устойчивостью. На повороте же "навалилась" боковая сила, против которой шина с малым давлением устоять не смогла и поэтому разбортовалась.

Пока меняли колесо, подъехали заводские механики. Вызвали по радио техничку, чтобы отбуксировать машину на СТО и определить состояние подвески поврежденного колеса, хотя, на наш взгляд, она совершенно не пострадала. Но таковы правила испытаний новых машин, тем более узла новой конструкции. Нас же отвезли на место промежуточного сбора, где предоставили другой автомобиль – "528i" – с мотором 2,8 л. На предыдущем, казалось, уже не нужно больше мощности, но "лишние" 23 силы (193 против 170) – позволяют на секунду быстрее разгоняться до "сотни", что не лишне при спортивной или, как ее иногда называют, активной манере вождения. Как бы там ни было, этой машине, сочетающей солидность и спортивность, трудно найти конкурентов.

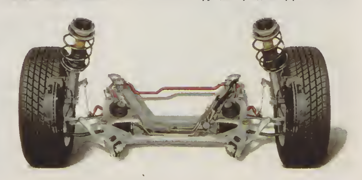
Наверняка новую "пятерку" с удовольствием будут покупать у нас те, кто имеет для этого возможности и кому импонируют эти качества автомобиля. Массовому автолюбителю она, конечно же, недоступна, но это не повлияло на мою оценку – полновесные пять баллов! Увидеть новую "пятерку" в Москве можно будет в январе будущего года, когда состоится ее российская презентация.



Многофункциональный дисплей, устанавливаемый по заказу, может служить штурманской картой, отвечающей на вопрос: "Как быстрее проехать?"



Секрет "сверхпослушания", завидной устойчивости и управляемости, а также плавности хода кроется в подвесках. И задняя и передняя имеют свои основания – подрамники, выполненные, как и рычаги, из алюминия (!). Агрегаты соединены с кузовом эластичными элементами. Сложность конструкции оправдана эффективностью.



легко нажимаешь на рычажок – и ты вместе с подушкой едешь вперед или назад, поднимаешься или опускаешься, спинка сиденья наклоняется, меняет форму, подпирая поясницу или освобождая ее. Так же, только нажимая на кнопки, опускаешь стекла, открываешь люк, поворачиваешь зеркала. Небольшие усилия на руле, педалях сцепления и тормоза, на рычаги переключения передач создают впечатление, что ты не управляешь автомобилем, а только отдаешь команды, которые он точно и быстро выполняет.

Трогаемся в путь, руководствуясь прекрасно исполненной легендой с крупномасштабной картой. Предстоит промоторов. Конструкторам удалось не только значительно увеличить крутящий момент (примерно на 15%), но и сдвинуть его максимум и рабочий диапазон в сторону более низких оборотов. На предыдущих моделях машина разгонялась сначала "задумчиво", а по достижении 3000–3200 об/мин интенсивнее. Теперь эта "задумчивость" исчезла. На некоторых участках удается добраться до пятой передачи, тогда с удивлением отмечаешь, что машина разгоняется почти также энергично, как на четвертой. Такое не свойственно нашим моделям, потому что у них пятая передача – повышающая (передаточное число меньше 1), а у БМВ по

"ПЕЖО"

НА НОМЕР БОЛЬШЕ

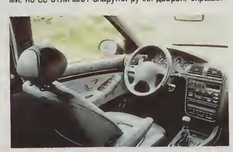
Презентация

Индекс новой модели "406". Ее предшественник под номером 405 выпускался с 1987 года в разнообразных вариантах с кузовом "седан", а с 1988-го и "универсал", зарекомендовав себя надежным, неприхотливым и недорогим в ремонте автомобилем.

Новый "Пежо" основательно подрос по сравнению со старой машиной, прибавив 145 мм в длину, 70 в ширину, но только 30 мм по колесной базе. Масса новорожденного тоже больше – на 185 кг. Пока он существует только с кузовом "седан" и передним приводом. Главной задачей конструкторов было сделать "406"-й комфортабельнее, безопаснее и престижнее своего предшественника. Маркетинговым специалистам, конструкторам и технологам потребовалось 208 недель, чтобы довести идею до конвейера – не мировой рекорд, но весьма достойный показатель для французского автомобилестроения.

Сегодня 63% продаваемых во Франции и 29,8% в Европе легковых автомобилей оснащены дизельными двигателями, поэтому новый "Пежо" с самого начала получил два бензиновых и два дизельных мотора. Один из дизелей – турбонаддувная версия старого двигателя 1,9 л, другой, объемом 2,1 л с тремя клапанами на цилиндр, тоже хорошо известен – его монтируют на "Ситроен-ХМ". Бензиновые моторы объемом 1,8 и 2 л оснащены четырехклапанными головками. Все двигатели – рядные "четверки" и расположены под капотом поперечно.

Покупателю предлагается три уровня комплектации, различающиеся комфортом и ценой. Наиболее простой SL, средний ST и "люкс" SV. Автомобили SL оснащены только малыми по рабочему объему дизелем и бензиновым двигателем, барабанными задними тормозами, ручными стеклоподъемниками и не имеют тахометра, место которого занимают солидного размера часы. Серия ST комплектуется теми же двигателями, но ее отличают снаружи ручки дверей, окрашенные в цвет кузова, а изнутри – тахометр и планки под дерево на передней панели. Самые дорогие – SV – оснащаются более мощными моторами, дисковыми задними тормозами с АБС, автоматической климатической установкой, электрической регулировкой зеркал.



По мнению маркетинговых специалистов,"Пежо-406" нацелен на сегмент рынка высшего среднего класса, но это очевидно только французам. Автомобиль настолько же больше по габаритам наиболее популярных в Европе машин среднего класса, насколько меньше "вышесредних". Что же касается гаммы двигателей, то тут "Пежо" пока никак не может тягаться с "Опелем-Вектра", "Рено-Лагуной" и даже со стремительно стареющим "Пассатом". Ни мощных шестицилиндровых бензиновых моторов, ни экономичных дизелей непосредственного впрыска изготовители не предлагают. Более того, пока нет и автоматических коробок передач.

"Пежо-406" – не тот автомобиль, который завоевывает сердца покупателей скупыми строчками технических характеристик. Главное, по замыслу его создателей, чтобы любой водитель ощущал в нем уверенность, испытывал удовольствие от езды. Сложная конструкция задней подвески с четырьмя рычагами на колесо и стабилизатором поперечной устойчивости дает возможность почувствовать себя на выбор Жаном Алези или Аленом Простом без риска улететь с дороги. Тех же, кто предпочитает неторопливую езду, порадует "сенсор дождя", автоматически включающий "дворники" при попадании воды на ветровое стекло. Аналогичное устройство впервые в массовом производстве появилось на "Мерседес-Е", но эта машина – за другую цену. Добавить удовольствия от управления должен и усилитель руля прогрессивного действия, который улучшает контроль на высокой скорости и облегчает маневрирование в стесненных условиях.

Что ж, насколько правильным окажется такой подход, покажет время.

А. ФОМИН

Техническая характеристика "Пежо-406"

Модификация	SL, ST		SV	
Габариты, мм	4555x1765x1396			
Снаряженная масса, кг	1275–1335		1315–1415	
Двигатель	XU7-JP6	XUD9-TF	XU10-J4R	XUD11-BTE
Рабочий объем, см³	1761	1905	1998	2088
Мощность л. с./кВт при об/мин	112/81 5500	92/67 4000	135/97 5500	110/80 4300
Крутящий момент, Н·м при об/мин	155/4250	196/2250	180/4200	250/2000
Максимальная скорость, км/ч	192	178	203	190
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5	14,3	11,0	12,5
Расход топлива ДИН/ЕЭС-96* 90 км/ч /город	5,4/11,9	5/–	6,1/12,9	5/9,5
120 км/ч/за городом	6,9/6,4	6,7/–	7,7/6,9	6,7/5,7
ГЦ/средний –	10,1/8,4	8/–	11,3/9,1	8/7,1

*Подробно о методике ЕЭС-96 в ЗР, 1995, № 9, с. 13.

"Спринтерский" забег



Наше знакомство

Фирма "Мерседес-Бенц Автомобили" организовала рекламный пробег по городам России, Украины и Белоруссии. В нем участвовало два автомобиля – новый микроавтобус "Спринтер" и седельный тягач модели -1838 с полуприцепом-рефрижератором фирмы "Кёгель". Среди сопровождавших пробег был и корреспондент "За рулем".

Седельный тягач "Мерседес-Бенц-1838 LS" с рессорной передней подвеской. Двигатепь – ОМ-442 LA с турбонвддувом и промежуточным охлвждением аоздуха соответствует нормам "Евро-2" 1996 года, тнп – V-образный, 8-цилнндроаый; рабочий объем – 14618 см^3, мощность – 381 л. с./280 кВт при 1900 об/мин. Тягач оснащен 16-ступенчвтой коробкой передач, блокировкой днфференцнапв, протнаобуксовочной н антибпокнроаочной систомамн, моторным тормозом. Обслуживанне – один раз в 45 000 км. Полуприцеп-рефрнжератор "Кёгепь-SVK24P10" с безрамным несущнм кузоаом.



Микроавтобус "Спринтер" – "Мерседес-Бенц-312D" (см. ЗР, 1995, № 5).

По российским понятиям, 400 километров – дистанция спринтерская. Но ограничение скорости до 60 км/ч не сразу дало возможность проверить то, что нас весьма интересовало: насколько соответствует действительности название микроавтобуса "Спринтер", появление которого вызвало большой резонанс в автомобильной Европе.

Покинув рано утром гостеприимную станцию обслуживания "мерседесов" в Балашихе, мы отправились в путь, миновав по левому борту местную достопримечательность – бездонную яму в проезде к Горьковскому шоссе. Специалисты фирмы прокладывали маршрут по карте, не учитывая, что на московской кольцевой шли работы по расширению дороги, из-за которых возникла двадцатикилометровая пробка. Мы благополучно преодолели ее за пару часов, а выбравшись из города и дождя на "внуковское" направление, вздохнули спокойнее. Самое время рассказать о машине.

Предоставленный нам "Спринтер", он же "Мерседес-312D", был укомплектован новейшим пятицилиндровым дизелем с непосредственным впрыском топлива, турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха. Он развивает 122 л. с./90 кВт при 3800 об/мин, а наибольший крутящий момент – 280 Н·м – всего при 2000 об/мин. Топливным насосом управляет не механический, а электронный регулятор, который обеспечивает плавность работы и экономию топлива. Забегая вперед, скажем: за время нашего небольшого путешествия мы не сожгли и половины бака объемом 80 литров.

Из многих вариантов комплектации "Спринтера" нам "достались": средняя по величине база – 3550 мм, высокая крыша, грузоподъемность – 1500 кг. Размеры у "Спринтера" немаленькие – больше пяти с половиной метров в длину, почти два метра в ширину и более двух с половиной в высоту. Однако, усевшись на водительское сиденье, отрегулировав его по всем четырем позициям сообразно своей комплекции и ухватив большой, почти горизонтально расположенный толстый руль, ощущаешь себя, скорее, в легковой машине, несмотря на "грузовую" посадку. И лишь когда окинешь взглядом пространство справа от себя, габариты машины внушают уважение. Однако к обзору придраться нельзя. А вот коробка передач, несмотря на удобный рычаг переключения футуристической формы и изрядной длины, не

порадовала четкостью. Раздосадовал и входящий в дополнительное оборудование тахометр – лилипутского размера, проградуированный аж до 7000 об/мин, но без каких-либо красных, зеленых или желтых зон.

Впрочем, это не слишком важно, так как двигатель "Спринтера" прекрасно слышен на любых оборотах выше холостых, особенно при хорошей нагрузке (варианты с бензиновыми моторами – тише), а ходы рычага не создают проблем тем, кому привычна "вазовская" "восьмерка".

Вырвавшись за пределы ближнего Подмосковья и присидевшись к машине, понемногу убыстряем темп, обгоняя сначала грузовики, а потом и груженых дачников – все на пятой передаче. В диапазоне от 60 км/ч груженая (семь человек и багаж) машина разгоняется на пятой передаче ровно и быстро. Впереди пустой участок: газ до упора – динамика разгона после "сотни" лучше, чем у любой отечественной легковушки, к тому же почти никаких посторонних шумов, только звук двигателя. Кстати, еще о двигателе и коробке передач – пятая здесь не повышающая, а, что называется, тяговая – максимальную скорость машина развивает именно на ней. Турбокомпрессор начинает активно работать уже с 1500 об/мин коленчатого вала, то есть почти нет провала на низких оборотах – с 1500 до 4000 об/мин мотор "тащит, как слон". Так что переключать передачи можно нечасто, а на скорости 100 км/ч почти нет разницы между обгоном на четвертой или пятой передаче.

Немного привыкнув к скорости, быстро соглашаешься с известным выводом, что торопиться надо медленно. Жесткая подвеска нашего "Мерседеса" рассчитана на большую нагрузку и позволяет ему уверенно держать дорогу на любой скорости, однако слегка "задумчивый" руль и огромная парусность при боковом ветре делают быструю езду, скорее, приключением, чем работой. Приключения в наши планы не входили. Повышенная грузоподъемность машины не очень сказалась на комфорте: даже при половинной нагрузке автомобиль отличается невысоким уровнем вертикальных ускорений, лишь при прохождении особенно грубых стыков удар все-таки чувствуется на сиденье.

Что касается тормозов, к ним претензий практически нет. Они не сильно "напрягаются" даже при резком торможении с большой скорости – вентилируемые дисковые сделаны с расчетом под наиболее мощный бензиновый двигатель и немецкие автобаны. А вот ощущения на педали несколько непривычные – она легко, даже слишком, утапливается, а тормоза срабатывают так плавно и незаметно, что поневоле начинаешь сомневаться в их силе. Но плавность только на пользу – особенно зимой и на машине без АБС, как наша.

Передав руль коллеге, усаживаюсь на двойное правое сиденье – увы, оно не столь удобно, как водительское. Нерегулируемая спинка заставляет сидеть подобно солдату из расчета ракетной установки "Град" на параде. Выпить газировки из банки тоже непросто: подголовник не дает запрокинуть голову, приходится изображать из себя хитро изогнутую воронку для залива масла в коробку передач. Такое сиденье годится разве для грузчиков мебельного фургона, которым нужно посидеть минут 20–30. Зато в пассажирском салоне и кресла удобные, и пройтись можно – до потолка 1855 мм.

Скоро, на очередном привале нас пригласили в "большой" "Мерседес-1838", который убедительно продемонстрировал разницу в классе. Здесь скорости не ощущается вовсе: 60 или 90 – все едино. Дизеля почти не слышно. Колышется на пневмоподвеске кабина, колышется сиденье. Одна беда – короткая у тягача база, а за спиной – трехосный рефрижератор "Кёгель" из композиционных материалов, полностью загруженный балластом. Его масса составляет всего 27,7% от перевозимого груза или 7600 кг. Так что после "хорошего" стыка тягач вовсю начинает "козлить".

Привал – и снова в "Спринтер". Однако что случилось? Никуда не торопишься, скорость 80–90, двигатель сменил тембр, как будто объем его вдвое прибавился. Обгоняешь теперь не спеша, с расчетом – заранее, и на встречной полосе газ до пола не давишь: спокойненько так мимо проплыл и в свой ряд вернулся. Чертовщина какая-то! Коллега за руль сел – так же едет. Рассказал бы кто, не поверил, но – факт: какой-то особый кайф получаешь от такой езды. Что случилось? Да просто "большой" "Мерседес" очень наглядно показал, как надо "бежать на длинную дистанцию".

Вот и цель нашего путешествия – Брянск, местное предприятие "Совтрансавто". Встречи, беседы, экскурсия – все в лучших (действительно, лучших) традициях десятилетней давности. А вернувшись в Москву, вспоминал "Спринтер", который способен научить ездить, не торопясь.

А. ФОМИН

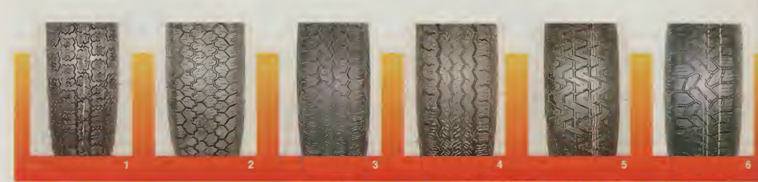


Автомобиль, который способен изменить характер водителя, сам по себе заслуживает внимания. А если это еще и хорошая коммерческая машина – то вдвойне.



Заправка нужна "Спринтеру" примерно через 800 км. Особое внимание лючку бака: его нельзя открыть, не открыв дверь.

НА ЗИМНЕЙ



Стоит ли перед зимой "переобувать" автомобиль? И соответствуют ли качества специальных зимних шин затратам на них? Отвечает на эти вопросы инженер Департамента развития АО "АвтоВАЗ" С. МОХНАТКИН, тестировавший вместе с коллегами отечественные и зарубежные шины различных моделей.

Для теста выбрали два автомобиля с разной компоновочной схемой ведущих колес – переднеприводный ВАЗ-2109 и классический ВАЗ-2107, причем на "девятку" устанавливали шины размерности 165/70R13, а на "семерку" – 175/70R13, согласно стандартной комплектации этих моделей.

За точку отсчета взяли отечественную Бл-85 с дорожным рисунком протектора – она идет на комплектацию подавляющего большинства автомобилей ВАЗ.

Из зимних шин остановились на известной отечественной – "НИИШП-Ралли". Кроме того, для автомобиля ВАЗ-2109 выбрали всесезонную шину модели TG 615 фирмы Tigar ("Тайгер") и шину с рисунком протектора типа "M+S" (для грязи и снега) Rallye "280/70" фирмы Uniroyal ("Униройал"). Остальные тестированные шины были с дорожным рисунком протектора, из числа достаточно широко распространенных на нашем рынке моделей зарубежных фирм. Кстати, некоторыми из них комплектуют серийные автомобили ВАЗ (см. таблицу).

Тесты проводили на специально подготовленной замкнутой зимней трассе с участками рыхлого и укатанного снега, обледенелого покрытия, местами переходящего в гладкий лед. Сцепные свойства шин на зимней дороге оценивали двумя способами.

Первый – субъективная, экспертным методом (по ощущениям испытателей) оценка поведения автомобиля с теми или иными моделями шин. Оценивали эффективность разгона, торможения и преодоления подъема, устойчивость к сносу передней оси и заносу задней в повороте, а также реакцию автомобиля на "управляющие воздействия". На основе всего этого давали общую оценку поведения взятых для теста машин. Некоторые из этих оценок представлены в виде диаграмм.

Шкала оценок (пятибалльная) разбита условно на три зоны.

"Приемлемо и приятно". Поведение автомобиля предсказуемо, управление уверенное и не требует от водителя больших физических усилий. Корректировка траектории движения машины не вызывает затруднений, а к некоторым неприятным особенностям управления можно привыкнуть.

"Приемлемо, но неприятно". Автомобиль ведет себя не всегда предсказуемо, водитель управляет им не совсем уверенно, к недостаткам трудно привыкнуть.

"Неприемлемо". Поведение автомобиля труднопредсказуемо, управление требует от водителя больших физических затрат, корректировать траекторию трудно, часто невозможно. Это вызывает раздражение, движение становится опасным.

Второй способ – объективная оценка сцепных свойств шин. Замеряли время прохождения одного круга трассы на конкретной модели шин. Вычисляли скорость и полученное значение сравнивали с эталонным (на шинах Бл-85), приняв последнее за 100%. Результат приведен в таблице.

Достаточно просмотреть диаграммы, чтобы получить представление о каждой модели шин. Поэтому ограничимся краткой характеристикой тестированных шин, обратив внимание на некоторые их особенности.

Тестированные шины

Размерность	Модель шины	Рисунок протектора	Категория скорости[1]	Фирма-изготовитель, страна
Автомобиль ВАЗ-2109				
165/80R13	НИИШП-Ралли	Зимний (M+S)	Q	БШК "Белшина", Белоруссия
165/70R13	TG 615[2]	M+S	T	Tigar ("Тайгер"), Югославия
165/70R13	Rallye "280/70"	M+S	S	Uniroyal ("Униройал"), Франция
165/70R13	Бл-85[2]	Дорожный	S	АО "Нижнекамскшина", Россия
165/70R13	SP Sport D2	Дорожный	H	Dunlop ("Данлоп"), Франция
165/70R13	MXL	Дорожный	S	Michelin ("Мишлен"), Италия
165/70R13	P 3	Дорожный	S	Pirelli ("Пирелли"), Италия
165/70R13	GT 70[2]	Дорожный	S	Goodyear ("Гудьир"), Люксембург
165/70R13	CS 21	Дорожный	S	Continental ("Континенталь"), Германия
Автомобиль ВАЗ-2107				
165/80R13	НИИШП-Ралли	M+S	Q	БШК "Белшина", Белоруссия
175/70R13	Бл-85[2]	Дорожный	S	AQ "Нижнекамскшина", Россия
175/70R13	SP Sport D2	Дорожный	H	Dunlop ("Данлоп"), Франция
175/70R13	RD 116	Дорожный	S	Bridgestone ("Бриджстоун"), Япония
175/70R13	MXL	Дорожный	S	Michelin ("Мишлен"), Германия
175/70R13	T 10[2]	Дорожный	T	Trayal ("Трайал"), Югославия

[1] Категория скорости: Q – до 160 км/ч, S – до 180, T – до 190, H – до 210 км/ч.
[2] Шинами комплектуют серийные автомобили.

ДОРОГЕ



так и в боковом направлениях, что подтверждают высокие оценки всех параметров поведения автомобиля. Только на глубоком снегу она немного уступает "НИИШП-Ралли", а в остальном "на голову" превосходит все выбранные для теста шины.

"НИИШП-РАЛЛИ" (фото 1). Откровенно говоря, шина разочаровала. Несмотря на расчлененный рисунок протектора, у нее далеко не лучшие сцепные свойства на зимней дороге. Преимущество проявляется лишь при движении по рыхлому снегу, когда шашечками протектора шина буквально вгрызается в толщу снега, обеспечивая автомобилю хорошую проходимость и приемлемое поведение. На укатанном снегу или наледи сцепление с дорожной поверхностью резко падает и управлять автомобилем становится заметно сложнее. Эта шина в каком-то смысле даже коварна. Так, на одном и том же участке дороги автомобиль может повести себя совершенно по-разному – все зависит от того, удалось ли шине за что-то зацепиться или нет. Поведение автомобиля трудно прогнозировать, а это лишает водителя покоя и провоцирует ошибки. На переднеприводном ВАЗ-2109, кроме того, отмечено сильное рыскание при интенсивном разгоне.

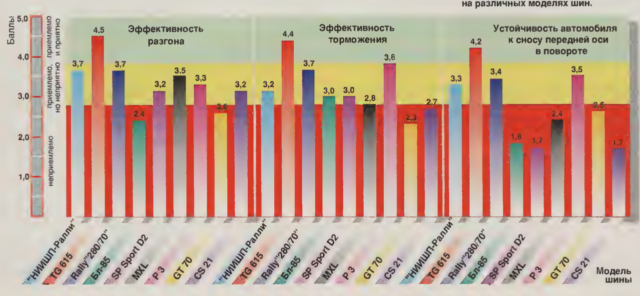
Следует сказать, что у шины "НИИШП-Ралли" есть "двойник" – шина с таким же названием и таким же рисунком, но с более мягким протектором (другой состав резиновой смеси). Делают ее в НИИШПе, на опытном шинном заводе, причем в очень ограниченных количествах (в основном для спортсменов). Главный недостаток ее – быстрый износ протектора. По сцепным свойствам на зимней дороге эти модели очень разнятся, и те, кто пользовался "НИИШП-Ралли" с мягким протектором, пусть не удивляются приведенным здесь данным. Они относятся к шинам с твердым протектором (производства бобруйского шинного комбината "Белшина"), наиболее доступным широкому кругу потребителей.

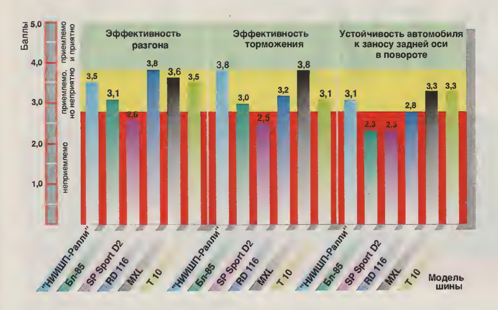
TIGAR TG 615 (фото 2). У этой шины на зимней дороге очень приличные сцепные свойства как в продольном,

UNIROYAL RALLYE "280/70" (фото 3). Сцепные свойства ее на зимней дороге несколько ниже, чем у TG 615. Тем не менее шина оставляет хорошее впечатление. Поведение автомобиля легко предсказуемо и поддается корректировке при различных режимах движения.

БЛ-85 (фото 4). Насколько хороша эта шина в летних условиях, настолько же плоха в зимних – у нее откровенно слабые сцепные свойства на зимней дороге. У водителя два способа управления автомобилем на этих шинах – двигаться "черепашьим" ходом либо (если хочется быстрее) проявлять мастерство, удерживая автомобиль на дороге, а это небезопасно. Отмечен ярко выраженный снос передней оси на ВАЗ-2109 и столь же заметный занос задней на ВАЗ-2107. Кроме того, автомобиль с такими шинами резко заносит в повороте, почти не оставляя возможности корректировки. Движение становится опасным.

Экспертные оценки управляемости ВАЗ-2109 на различных моделях шин.



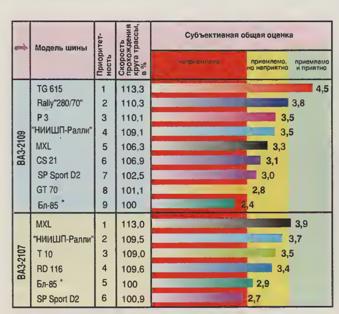


Экспертные оценки управляемости ВАЗ-2107 на различных моделях шин.

DUNLOP SP SPORT D2 (фото 5). Стихия шины – явно не зимняя дорога. Несмотря на интригующий рисунок протектора, ожидаемого эффекта не получаешь, прежде всего по причине крайне низких сцепных свойств в боковом направлении. Существенный занос задней оси ВАЗ-2109 в повороте в сочетании с сильным сносом передней требует от водителя большой аккуратности, а на заднеприводном ВАЗ-2107 движение просто опасно.

MICHELIN MXL (фото 6). На ВАЗ-2109 зта шина положительно ничем себя не проявила, а вот на ВАЗ-2107 она обнаружила совсем неплохие сцепные свойства. По-видимому, качества, присущие зтой шине в зимних условиях, более подходят для заднеприводной схемы и соответствующей ей развесовке по осям. Несмотря на то, что устойчивость к заносу задней оси ВАЗ-2107 оставляет желать лучшего, в целом шина произвела очень хорошее впечатление. Да и поведение "девятки" она не настолько уж ухудшает, чтобы полностью отказаться от нее в зимних условиях.

PIRELLI P 3 (фото 7). По рисунку протектора шина очень напоминает отечественную Бл-85, однако по сцепным свойствам на зимней дороге существенно ее превосходит. Оценки поведения ВАЗ-2109 с зтими шинами не слишком впечатляют, но для дорожного рисунка протектора все же приемлемы. Шина обеспечивает неплохую тормозную динамику автомобиля, а небольшой и легко корректируемый занос задней оси облегчает прохождение поворотов. По ряду параметров "Pirelli P3" превосходит зимнюю "НИИШП-Ралли" производства БШК "Белшина". Там, где чистят дороги от глубокого снега, водитель автомобиля на зтих шинах будет чувствовать себя вполне комфортно.



	Модель шины	Приоритетность	Скорость прохождения круга трассы, в %	Субъективная общая оценка (неприемлемо / приемлемо, но неприятно / приемлемо и приятно)
ВАЗ-2109	TG 615	1	113,3	4,5
	Rally"280/70"	2	110,3	3,8
	P 3	3	110,1	3,5
	"НИИШП-Ралли"	4	109,1	3,5
	MXL	5	106,3	3,3
	CS 21	6	106,9	3,1
	SP Sport D2	7	102,5	3,0
	GT 70	8	101,1	2,8
	Бл-85 *	9	100	2,4
ВАЗ-2107	MXL	1	113,0	3,9
	"НИИШП-Ралли"	2	109,5	3,7
	T 10	3	109,0	3,5
	RD 116	4	109,6	3,4
	Бл-85 *	5	100	2,9
	SP Sport D2	6	100,9	2,7

* Шина, принятая в качестве эталонной.

Распределение шин в приоритетном порядке по результатам общей оценки.

GOODYEAR GT 70 (фото 8). Сцепные свойства в продольном и боковом направлениях на зимней дороге очень плохие. Автомобиль трудно разогнать, еще труднее остановить, а преодолеть даже небольшой подъем – проблема. Двигаться на зтих шинах зимой опасно.

CONTINENTAL CS 21 (фото 9). Обладают низкими сцепными свойствами в продольном направлении и крайне низкими – в боковом. Эксперты отметили резкий срыв шин при разгоне и торможении; сцепление с дорогой восстанавливается с трудом. Сильный снос передней оси автомобиля в сочетании с плохими тормозными качествами шины делает сложным любой поворот.

BRIDGESTONE RD 116 (фото 10). Автомобиль на таких шинах зимой обладает неплохой динамикой разгона, но при торможении они легко теряют сцепление с дорогой. Кроме того, автомобиль просто срывается в снос или занос, что объясняется низкими сцепными свойствами шин в боковом направлении.

TRAYAL T 10 (фото 11). По сцепным свойствам на зимней дороге близка к "НИИШП-Ралли" – и зто при дорожном рисунке протектора. И хотя устойчивость автомобиля на скользких участках оставляет желать лучшего, в целом шина производит хорошее впечатление. Ее вполне можно использовать для зимней зксплуатации.

По большому счету, приноровиться ездить по зимним дорогам можно на любых шинах, даже самых непригодных для зтой цели, что зачастую у нас и происходит. Но в конечном итоге, зксплуатировать автомобиль на шинах с низкими сцепными свойствами, значит, испытывать свою судьбу: сзкономив деньги на зимнем комплекте покрышек, можно сильно поистратиться на восстановлении разбитого автомобиля, не говоря уж о здоровье.

НАШ СОВЕТ

Если вы хотите чувствовать себя надежно на зимней дороге, купите шины с зимним рисунком протектора. Изготовленные из специальных смесей, они сохраняют зластичность, а значит, и сцепление с дорогой даже при довольно низких температурах.

В то же время, как показывают результаты тестирования, не стоит полностью отказываться от зимней зксплуатации некоторых летних шин, сцепные свойства которых на довольно приемлемом уровне (например, Pirelli P 3 – на ВАЗ-2109, а Michelin MXL и Trayal T 10 – на ВАЗ-2107).

Имейте также в виду, что на участках дорог с голым льдом все шины ведут себя практически одинаково плохо, а зффективными сцепными свойствами здесь обладают только ошипованные.

Фото С. Богатюка



УЗКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Прицепы, речь о которых пойдет сегодня, – явление на наших дорогах редкое. Предназначены они для перевозки строго определенных грузов, а это значит, что их специализация ограничена узкими рамками.

Наиболве распространенный тип специальных прицвпов – автовозы. Производят их предприятия, широко представленные в предыдущих обзорах: "Тонар" из Орехово-Зуево и серпуховское МП "Спецавтоприцеп". Большинство специальных прицепов с их внушительными габаритами и полной массой базируется на четырехколесном шасси, часто унифицированном с массовым грузовым прицепом. А названные выше производители как раз имеют в своей программе отработанный "четырехколесник".

Итак, прицепы-автовозы. Серпуховский, модели 81572, при снаряжвнной массе всвго 350 кг перевозит до 950 кг груза. То есть на нем можно транспортировать автомобиль класса "Самары" или ниже. Более крупный "Тонар-8953" весит целых 850 кг, но и автомобиль на него можно загнать полуторатонный. Оба прицепа оборудованы въездными трапами, упорами, лебедкой. Автомобиль, перевозимый на "Тонаре", можно укрыть от непогоды и посторонних глаз тентом. Кстати, на прицепе можно перевезти не только сам автомобиль, но и его кузов, что частенько и делают. Основные потребители прицепов такого типа – перегонщики автомобилей из-за рубежа, автоспортсмены, станции технического обслуживания.

Тот же "Тонар-8953" производится и в варианте для перевозки яхт. На месте платформы для автомобиля устанавливают опоры, повторяющие обводы судна. Пока такой прицеп – экзотика. Ведь владельцев яхт у нас, наверно, много меньше, чем даже обладателей самых дорогих иномарок. Правда есть еще яхт-клубы...

Следующий прицеп – работяга, но тоже с узкой специализацией. Делают его в Серпухове, и предназначен он для перевозки длинномерных грузов: труб, бревен, пиломатериалов длиной до 6 метров. Прицеп укомплектован цепями и защитными решетками для надежной фиксации груза и его безопасной транспортировки. Эта модель, как и все серпуховские прицепы, оборудована инерционной гидравлической тормозной системой. У всех "тонаров", кстати, тормоза механические. Особенность прицепов из Серпухова – небольшая собственная масса. "Длинномер" не исключение. При весе в 350 кг его грузоподъемность – 850 кг.

Еще один специализированный прицеп – трейлер из Серпухова – благодаря высоким бортам и тенту имеет кузов увеличенного объема – 11,5 м³. Он предназначен для перевозки мебвли и бытовой техники и неплохо со своей задачей справляется. В прицеп умещается 25 стиральных машин или 12 трехкамерных холодильников, или 20 злектрических плит.

Для пчеловодов-любителей в Серпухове выпускают на заказ прицеп-пчелопавильон модели 8149. Восемь ульев вместе с их кусачими обитателями, прицепив за автомобиль, можно доставить к месту медосбора. Если же, кроме меда, от пчел хотят получить еще и яд, прицеп можно оборудовать специальным устройством для его сбора.

Необычный подход к строительству прицепов продемонстрирован на выставке "Прицеп-95" германской фирмой "АЛ-КО". Она предлагает несколько типоразмеров унифицированных сцепных устройств, дышл, осей как с тормозами, так и без них. Из этого "конструктора" можно собрать прицеп нужного размера и грузоподъемности. А на собранное шасси устанавливается любой кузов – от грузовой платформы до специального оборудования. Комплектующие для прицепов из Германии должны заинтересовать производителей. Хотя найдутся и частники, способные собрать прицеп на свой вкус.

И. ТВЕРДУНОВ

От редакции. Производство прицепов в России сейчас развивается довольно бурно. На рынке появляются новые модели и новые производители. В обзорв, опубликованном в трех последних номерах журнала, мы постарались представить основные типы отечественных прицепов. Но охватить все многообразие моделей вряд ли удалось. Поэтому будем рады получить от тех, кто делает прицепы, информацию об их продукции и разработках, чтобы через некоторое время вернуться к этой теме и дать читателям более полные сведения для выбора прицепа по вкусу и возможностям.



Автомобиль тоже может быть грузом.



"Тонар-8953", оборудованный для перевозки яхт.

Серпуховский автовоз 81572.



Крытый автовоз от "Тонара".



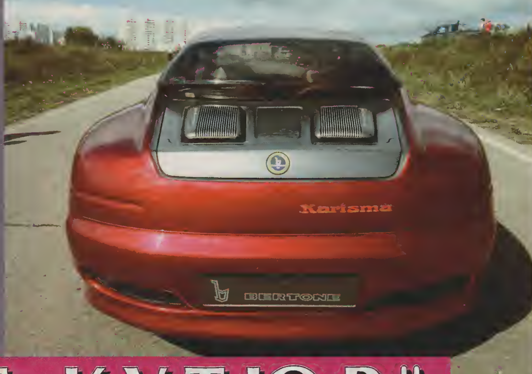
Технические характеристики прицепов специального назначения

Модель / Характеристики	Прицепы-автовозы		Прицеп для перевозки судов	Прицеп для перевозки длинномерных грузов	Прицеп-трейлер	Передвижная пчелопасека
	"Тонар-8953"	81572 (Серпухов)	"Тонар-8953"	81574 (Серпухов)	–	8149 (Серпухов)
Полная масса, кг	2300	1300	2300	1200	–	620/820[3]
Снаряженная масса, кг	850	350	850	350	–	350
Грузоподъемность, кг	1450	950	1450	850	1100	–
Габаритные размеры, мм	5410x 2300x 950/2350[1]	3200x 1650[2]	5410x 2300x 950	5000x 900[2]	3000x 1750x 2000	3070x 1580x 1500
Колеса	14"	10"	13"	10"	10"	10"
Наличие тормозов	+	+	+	+	+	+
Дополнительное оборудование	Лебедка грузоподъемностью 2 т, тент	Лебедка	Оборудование для крепления судна	Предохранительные решетки, цепи для крепления груза	Ремни для крепления груза	8 ульев, установка для сбора яда, тент
Дополнительные особенности	–	Тормоза гидравлические	–	–	Объем кузова 11,5 м³	–

[1] С тентом. [2] Размеры платформы. [3] В стационарном положении.

АВТОМОБИЛЬ "ОТ КУТЮР"

Почему футуристические концепт-кары привлекают внимание посетителей автосалонов? Ведь никто никогда такого автомобиля не купит. Все очень просто: изделие маэстро дизайна – такое же произведение искусства, как полотно знаменитого живописца или скульптура великого ваятеля. А творения настоящих мастеров, в какой бы области они ни выражали себя, попадают, как известно, в разряд вечных ценностей, и интерес к ним всегда огромен.



Журналистам "За рулем" была предоставлена возможность проехаться на единственном образце концепт-кара, созданном известной дизайнерской фирмой "Бертоне". Вообще любой автомобиль можно рассматривать как произведение искусства: инженерного, дизайнерского, или, скажем так, технологического. Но серийные машины – это искусство прикладное, для всех, на каждый день, они растиражированы огромными партиями и доступны многим. Правда, есть класс автомобилей, поражающих воображение техническим совершенством, изысканным, измененным внешним обликом. Они производятся по индивидуальному заказу клиента, объем выпуска их очень мал, и доступны эти шедевры отнюдь не всем. Но и "индивидуальный пошив" – все-таки на продажу. Напрашивается сравнение с одеждой: магазин готового платья – для всех, костюм известного модельера – для избранных. Однако существует еще одна ступень – образцы высокой моды, непрактичные, малопригодные для использования по прямому назначению, зачастую шокирующие публику своей необычностью. Это – полет фантазии автора, его взгляд в будущее, поиск путей развития. Вернувшись, однако, к автомобилям, отметим, что наряд "от кутюр" может демонстрировать не только длинноногая манекенщица. Серийный, хотя и породистый, автомобиль тоже может быть "одет" в кузов, скроенный в ателье известного дизайнера. Именно о таком сочетании стандартного шасси спортивного автомобиля и рожденного фантазией мастера кузова сегодняшний разговор.

То, что Италия – Мекка автомобильного дизайна, – истина, вряд ли требующая доказательств. Итальянскими художниками создан облик многих европейских и не только европейских серийных автомобилей. Концепт-кары, своеобразные произведения высокой автомобильной моды с Апеннинского полуострова, постоянно вызывают огромный интерес у публики. Естественно, посетители Московского автосалона не могли пройти мимо стенда "Бертоне", где между серийной про-

В своей стихии, на шоссе, автомобиль воспринимается несколько иначе, чем на выставочном стенде.

дукцией фирмы – кабриолетом "Опель-Астра" и джипом "Бертоне-Фрикламбер" – красовался ярко-малиновый обтекаемый снаряд – "Бертоне-Харизма".

Начнем с "манекенщицы". Кузов от Бертоне демонстрирует старенький "Порше-911". Механика немецкой машины сохранена полностью. А вот платформа удлинена. Это сделано для того, чтобы получить на базе автомобиля типа 2+2 полноценную четырехместную машину.

Ходовые качества "Бертоне" определяются его "начинкой". Хотя за основу концепт-кара взят самый слабосильный "Порше-911", все-таки это "Порше". Ощутить предел возможностей "Харизмы" нам не довелось. Ведь этот автомобиль существует в единственном экземпляре и вопрос его целостности и сохранности ставится во главу угла. Косвенное же представление о потенциале "Харизмы" может дать такой факт: когда водитель сопровождающего ВАЗ-21083 потел за рулем, проходя повороты на очень хорошей для "Самары" скорости, в "Бертоне" царило полное спокойствие. Водитель-итальянец отвечал на наши вопросы, интенсивно жестикулируя руками. Сзади доносился приглушенный звук спокойно работающего мотора, напоминающий шум запорожского двигателя, но заговорившего вдруг басом. Конечно, сравнение "Бертоне" (читай "Порше-911") с "восьмеркой" и "Запорожцем" кощунственно, однако мы прибегли к этому только для того, чтобы передать наши ощущения.

"Изюминка" этого автомобиля не в механической части, пусть даже позаимствованной от знаменитого "девятьсот одиннадцатого". "Харизма" – это прежде всего внешний облик, компоновка, отделка салона – то, к чему приложила руку знаменитая итальянская фирма. Рассказывать, как выглядит "Бертоне-Харизма", занятие неблагодарное. Это надо увидеть. Мы же отметили характерные особенности машины: поднимающиеся вверх двери, заднее стекло сложной формы, придающее кузову необычный облик, отсутствие задних фонарей на привычном месте – они спрятаны в углах стекла. При всем том "Харизму" не назовешь автомобилем далекого будущего. Даже в сегодняшнем транспортном потоке она не выглядит "марсианским" объектом. Но есть в этом автомобиле что-то заставляющее водителей и пешеходов поворачивать голову ему вслед. Это неуловимое "что-то", наверно, и отличает творение большого мастера от изделия пусть умелого, но ремесленника. В конце концов концепт-кары для того и делают, чтобы привлекать внимание прохожих, посетителей салонов и, конечно, производителей автомобилей. Такие машины показывают, на что способен их создатель, насколько велик его потенциал. Ведь многие фирмы заказывают дизайн своих серийных автомобилей на стороне. Та же "Бертоне" разрабатывала облик "ситроенов" моделей ВХ и ХМ, "Шкоды-Фаворит", "Дэу-Эсперо". Из известных творений недавнего прошлого можно назвать ФИАТ Х-1/9 и знаменитую своими успехами на трассах ралли "Лянчу-Стратос".

Станет ли "Харизма" прообразом серийного автомобиля ближайшего будущего? Дать однозначный ответ на этот вопрос сложно. То, что в производство такой автомобиль не пойдет – это точно. А вот многие удачные технические и стилистические решения, осуществленные на "Харизме", могут всплыть в серийных конструкциях. Такое уже бывало. Угловато-обтекаемый прототип "Вольво-Тундра", созданный "Бертоне" на базе "Вольво-343", в производство не пошел, зато его мотивы четко просматривались в массовом "Ситроене-ВХ". Поэтому не исключено, нечто подобное "Харизме" можно будет со временем увидеть и на улице. А пока она существует в единственном экземпляре и живет жизнью шедевра: кочует по выставкам, показывая публике, каким может быть автомобиль.

Говорят, истинные произведения искусства нужно созерцать в одиночку, в тишине. Если вам не довелось увидеть "Харизму" на выставке, присмотритесь хотя бы к фотографиям. Автомобиль, изображенный на них, заслуживает внимания.

И. ТВЕРДУНОВ

На улицах Москвы безопасность движения "Харизмы" помог обеспечить 10-й отдел ГАИ. Редакция благодарит его сотрудников.

"Бертоне-Харизма" – вид сзади. Фонарей в привычном месте нет, они спрятаны за задним стеклом. Крышка моторного отсека не столько скрывает двигатель, сколько подчеркивает наличие под ней мощного и совершенного агрегата.



Проблемы посадки задних пассажиров, актуальной для двухдверных купе, в "Харизме" не существует. Широкая дверь поднимается вверх, открывая свободный доступ ко всем четырем сиденьям. Они, кстати, несмотря на свою необычную форму, достаточно удобны.
В задней части дверного проема видна решетка для прохода охлаждающего воздуха, который поступает через воздухозаборник, расположенный на двери.



Приборов в хорошем автомобиле должно быть много. И больших!



В моторном отсеке оппозитная "шестерка" воздушного охлаждения от "девятьсот одиннадцатого" "Порше".



О ТАМОЖЕННЫХ ТАРИФАХ

Меня и многих моих знакомых очень волнуют размеры таможенных тарифов на ввозимые иностранные машины. Кроме того, постоянно меняются правила – то можно ввозить, то нельзя, то с правом продажи, то без. С доверенностями тоже сплошная путаница. Пошлина же достигла таких размеров, что многие не в состоянии ее заплатить, и купленные иномарки в результате стоят. Кому это нужно? Что за борьба со своим народом? При разумных пошлинах и налогах государство получит больше, чем сейчас, и люди будут довольны. Ведь не все в состоянии купить новую модель ВАЗа, да и надежность ее вызывает сомнения. Многие, сев за руль даже старой иномарки, не желают с ней расстаться. Свой десятилетний "Форд" я не поменяю даже на самую последнюю модель ВАЗа. Мы не можем ждать, когда качество наших автомобилей и их цена станут приемлемыми. Автомобиль должен быть доступен среднему человеку.

Оренбургская область, Орск — Э. ШПИРКО

О НАКАЗАНИИ ВОДИТЕЛЕЙ

В августе 1994 года я ехал в сторону столицы по дороге Москва – Архангельск (работаю шофером на автомобиле КамАЗ). На посту ГАИ, который мы, шоферы, называем Загорский, меня остановил инспектор и стал проверять документы. Что-то ему не понравилось, и он изъял их, даже не соизволив ничего объяснить. Я попросил, чтобы он этого не делал, готов был заплатить штраф, но инспектор (нагрудный знак – БО 1434), ухмыльнувшись, сказал: "Да что с вас, с русских, возьмешь?". Потом буркнул, что "права" придут по месту жительства. Прошло уже шесть месяцев, а их все нет. Работа водителя – это мой хлеб, и ездить с временным удостоверением – приятного мало. Что за нелепое правило: за любую провинность изымать документы? Раньше было все просто: нарушил – заплати штраф, получи квитанцию и езжай себе дальше. А теперь что делать?

Костромская область, г. Буй — А. СМИРНОВ

ОБ УПОТРЕБЛЕНИИ СПИРТНОГО

Недавно в газете прочитал о том, что в России планируется разрешить водителям управлять транспортом, приняв немного спиртного. В статье конкретно указывается допустимое содержание алкоголя в крови – 0,05 процента и автор проекта – начальник ГАИ РФ.

Г-н Федоров ссылается на международный опыт. Но давайте разберемся. Например, в Швеции допускается 0,02%, в Германии – 0,05, в США – 0,1% алкоголя, при этом общественность многих стран требует запретить употребление спиртного за рулем. В Нью-Йорке первый закон против пьяных водителей был принят еще в 1910 году. Известно, что реакция водителя замедляется уже при 0,02%, а в 10% повреждений машин, 20% травм и в 50% аварий со смертельным исходом виноват алкоголь.

Так зачем нам такие "нововведения"? Может, достаточно годами не решаемых проблем – отвратительных дорог, допотопного транспорта и произвола ГАИ.

Не лучше ли усовершенствовать законы? В других странах дорожная полиция предоставляет суду неопровержимые доказательства вины водителя, проехал ли он на красный свет или превысил скорость. У нас этого и в помине нет.

Актюбинск — С. ПЕТРОВ

О ТЯЖБЕ С ЗАВОДОМ-БРАКОДЕЛОМ

В 1989 году получил на заводе "Коммунар" выигранный в лотерее автомобиль "Таврия". Через несколько месяцев на загородной дороге машина перевернулась. В справке ГАИ написано: "Авария произошла из-за непредвиденной неисправности привода ведущих колес". Предполагая вину завода, я телеграммой, к которой приложил документы ГАИ и акт осмотра машины, вызвал их представителя. В июле 1990 года заводчане приехали, составили соответствующий акт и направили его на "Коммунар". К концу года пришел ответ: мне предлагали все вопросы решать с Мелитопольским моторным заводом, поскольку там выпустили бракованные детали. После продолжительной и безрезультатной переписки с заводами мне ничего не оставалось, как подать на них в суд. На первом заседании Коммунаровского суда города Запорожья заводской юрист потребовал проведения независимой экспертизы. В марте 1995 года состоялось повторное заседание суда, который в своем решении обязал завод "Коммунар" обменять бракованный автомобиль на новый. Со времени аварии прошло пять лет. Я звоню – они обещают... Сколько можно издеваться?

Краснодарский край, пос. Урожайный — В. СОЛОМАХА

О ШТРАФНЫХ СТОЯНКАХ

Я работаю приемщиком платной автостоянки АО "Маккон" в Кашире. Работники ГАИ и 7-го спецбатальона ДПС города Домодедова на нашу стоянку привозят автомобили, поврежденные в ДТП или находящиеся в розыске. Большинство из них более года так и стоят, никому не нужные. Все это время мы ведем переписку с ГАИ, ОВД, даже пытались связаться с владельцами брошенных машин, но – безрезультатно. Стоянка переполнена. Поинтересовались ситуацией на других автостоянках Московской области. Оказалось, туда также свозят подобные машины и никто не знает, что с ними делать. В конце концов, кто же будет платить за их хранение?

Кашира — А. КОСТЯКОВ

КАК НАДО РАБОТАТЬ!

Редакция получила письмо от читателя **В. Порохня**, купившего для своего автомобиля ГАЗ-24 алюминиевые колеса производства Российско-Германского СП "К и К", что в Красноярске. Он жаловался на дефекты этих колес, в связи с чем мы и обратились к руководству "К и К".

Публикуем ответ на наш запрос и.о. генерального директора СП "К и К" **В. Мельникова.**

Мной лично от лица СП "К и К" принесены извинения г-ну Порохня В. Н. за причиненные неприятности. Я отдал приказ нашему представителю в Южном регионе РФ о замене колес.

Для информации сообщаю, что в 1994 году и первой половине 1995 года нами было продано 60644 колеса "Волга". За весь период 1994 – 1995 гг. было лишь три обращения по качеству колес (потеря внешнего вида).

Всем обратившимся колеса были заменены. Поэтому считаю, что данный случай можно рассматривать как исключительный в практике нашего предприятия. Тем не менее я считаю, что после того, как колеса от г-на Порохня В. Н. прибудут к нам, мы проведем проверку этого факта и выясним, каким образом продукция низкого качества попала к потребителю.



ВАЗ-21053

Зима приходит, как всегда неожиданно. Чтобы встреча с ней не принесла дополнительных неприятностей, заранее заменил старые свечи новыми (бывает, достаточно почистить их и отрегулировать зазор между электродами). Проверил провода высокого напряжения. Напомню: если повреждены колпачки или бьет током, когда до них дотрагиваешься при работающем двигателе, провода надо заменить. А еще проконтролировал плотность электролита в аккумуляторе и довел ее до нормы. Впрочем, плохую батарею лучше заменить, хоть это и недешево. Но в данном случае экономия при попытке пустить мотор на морозе может вылиться в мучения и потерю времени.

Все это я делаю перед каждым зимним сезоном, но есть, так сказать, разовые мероприятия. В предыдущих публикациях я упоминал уже, что улучшить обогрев салона можно, сняв консоль, закрывающую печку, или увеличив отверстие для подачи теплого воздуха.

Опрос знакомых автомобилистов выявил любопытную деталь: на многих "пятерках" нагретый воздух не проходит в салон из-за... плохо постеленного резинового коврика. Чтобы в машине было теплее, нужно расправить коврик и прижать его к полу, закрепив винтами-саморезами. Эта полумера все же дает эффект. А поскольку для данной операции приходится снимать консоль, есть смысл заодно облегчить существование вашему радиоприемнику (магнитоле). Во всяком случае, владельцам дорогой аппаратуры рекомендую взять следующий совет на заметку.

Место для радио в ВАЗ-2105 выбрано неудачно – горячий воздух от "печки" способствует перегреву аппарата. Закройте отверстия в перегородке между отопителем и приемником, а для вентиляции последнего проделайте новые, в боковых стенках консоли. Они не будут сильно заметны. На перегородку неплохо бы наклеить теплоизолятор. Очень подходит для этого пенополистилен, его строители используют как утеплитель, а туристы в качестве матрацев.

Зимняя эксплуатация может стать причиной поломки, которая способна проявиться в любое время года. Растаявший в салоне снег (часто с солью) попадает под резиновый коврик и через пару-тройку лет превращает в труху расположенные под ним разъемы электропроводки. На нашей машине перестали загораться плафоны в салоне: сначала один, а вскоре другой. Лампочки были целы, но на клеммах плафона, как показала проверка, не было "ни плюса, ни минуса". Впрочем, это не сильно мешает, если на автомобиле нет охранной сигнализации. Некоторые из них – "слишком умные" и "не понимают", что делать, если нет падения напряжения на лампах. В результате машина остается без охраны, что в наше неспокойное время не есть хорошо.

Дефект легко устранить, да трудно найти разрывы в цепи. Сообщаем, что искать надо под ногами пассажиров сзади. Отказ – "запланированный", то есть рано или поздно он произойдет. Поэтому, если загерметизируете разъемы сейчас, то сэкономите время потом.

Электрооборудование у "жигулей" довольно капризное. Часто перегорают лампы. Казалось бы, пустяк, но важно вовремя заметить неисправность: если не горят габаритные огни, стоп-сигналы или указатели поворотов, другие водители могут неверно оценить ситуацию, а восстановить кузов после аварии нынче недешево. Кстати, проверить работу стоп-сигналов легко и в одиночку. Достаточно вечером поставить машину задом к стене и взглянуть на отражение. Если перегорела лампа в указателях поворотов, то у ВАЗ-2105 контрольная лампочка на панели приборов будет лихорадочно мигать или гореть постоянно.

Другая мелкая неприятность: несколько раз ломались щетки стеклоочистителей, разумеется, в снегопад или сильный дождь, когда они особенно нужны. Лапки, которые держат резиновый скребок, разжимались, и он выскакивал. Приходилось подгибать их пассатижами. Если у вас возникнет такая проблема, не забудьте, что один конец "резинки" закреплен жестко, а второй должен скользить.

Теперь несколько слов о техобслуживании. Оно в редакции ничем не отличается от того, что делают рядовые владельцы личных машин. Содержится автомобиль не в отапливаемом гараже, а на улице. Во время одного из ТО в двигатель залил импортное масло "Тексако Хаволайн-15W40" ("Texaco Havoline"). Масло это обычное минеральное и по характеристикам должно быть близко к нашим, предназначенным для автомобилей ВАЗ, но зимой стартер стал легче проворачивать коленвал. Иногда можно услышать, что отечественные моторы работают на импортном масле с большим шумом. Этого я не заметил, зато отложения под клапанной крышкой стали понемногу растворяться.

Интересно, что за 10 000 км пробега уровень масла почти не изменился. Автомобилисты, подливая масло, обычно грешат на сальники или кольца. Оказывается, причиной уменьшения уровня может быть качество масла – оно попросту угорает. Впрочем, это вовсе не означает, что сальники всегда в полном порядке.

При очередном ТО в мотор залили уже проверенное масло "Тексако-Хаволайн", но отечественного производства. Изготовители утверждают, что по качеству оно не уступает "первоисточнику", иначе компания "Тексако" не дала бы разрешения использовать свою марку. Цена этого масла в Москве осенью была 50–60 тыс. руб. за 5 литров, а того, которое в народе называют, как пиво, "жигулевским", – 25 тыс. (импортное минеральное масло стоило 120–150 тыс.). Проблем при эксплуатации машины с маслом "Тексако" зимой намного меньше, а затраты лишь вдвое больше, если оно отечественного производства. Поэтому мы сочли такую покупку оправданной.

Тем, кто надумает приобрести импортное масло, рекомендуем делать это не у обочины шоссе, а в фирменных магазинах. Иначе рискуете купить подделку. Хорошо, если в банке окажется пусть не фирменное, но моторное масло, а не олифа или какая-нибудь "адская смесь".

Любой товар из ведущих индустриальных стран (масло, фильтры, чехлы на сиденья, щетки стеклоочистителей и т. д.) должен иметь на упаковке штриховой код. Помните это, покупая импортные вещи.

Д. ПОСТНИКОВ



"БИЗОН"

Полноприводный грузовичок на базе "Нивы" появился в редакции почти два года назад. Сначала к необычной машине отнеслись настороженно, но, "раскусив" ее возможности, взяли "Бизон" в оборот. Сколько он перевез грузов и каких – вряд ли поддается учету. Автомобиль работал в городе, на пригородных дорогах, ходил в дальние рейсы и, конечно (вездеход, все-таки), в достатке хлебнул бездорожья, порой самого непроходимого.

Прежде чем говорить о поломках и неисправностях, поделюсь впечатлениями об автомобиле. За основу нашего "Бизона" взята старая "двадцать первая" "Нива", так что все усовершенствования, воплощенные в модернизированном ВАЗ-21213, его не коснулись.

Двигатель – 1600 см^3, четырехступенчатая коробка передач, главные передачи – 4,1. А нужно ли груженому "Бизону" сниженное до 3,9 передаточное число главной пары, как на -21213? А 5-я передача? Она может понадобиться только при движении по трассе без груза или на частично загруженном автомобиле. В кабине "Бизона" относительно тихо. Старая панель, в отличие от новомодной "двести тринадцатой", не издает посторонних звуков, не вибрируют обивки дверей.

Длинная база "Бизона" делает более тяжелым руль, зато машина не склонна к клевкам и продольной раскачке. Довольно жесткая задняя подвеска – удел любого грузовика.

А теперь – о неисправностях. Недавно "Бизон" побывал на родине, где специалисты фирмы "Восточное Кольцо" его полностью продефектовали и отремонтировали. Так что пища для размышлений есть. Начнем с основы автомобиля – **рамы**. Здесь все в порядке: повреждений, трещин и крупных очагов коррозии не обнаружилось.

Двигатель ремонта не потребовал. Обошлись стандартным набором регулировок: зазоры в приводе клапанов, карбюратор, зажигание. А ведь мотор "Бизона" работал с большой нагрузкой, и водители часто грешили на недостаток мощности. Это еще одно подтверждение того, что "классический" вазовский двигатель при отсутствии заводских дефектов – агрегат надежный и живучий.

Трансмиссия пострадала больше всего. Заменили сцепление, от которого не стоит ожидать чудес долговечности при езде на загруженной машине по большому городу или проселку. Коробка передач, как и мотор, – пример надежности.

А вот раздаточную коробку пришлось менять. В процессе эксплуатации оборвалась проушина ее крепления, после чего агрегат отремонтировали подручными средствами – с помощью специального клея. Но отцентровать его после ремонта не удалось, и в трансмиссии возникли сильные вибрации. Они и стали причиной разрушения подвесного подшипника заднего карданного вала.

Ну и, конечно, беда всех "двадцать первых" "нив" – крестовины. Изношены в большей или меньшей степени оказались все до единой. Последнюю трансмиссионную неисправность смело можно отнести на свой счет – гудящий редуктор заднего моста и цвета побежалости на зубьях его шестерен – результат не проконтролированного вовремя уровня масла.

В **ходовой части** обошлись заменой амортизаторов. Передняя подвеска "Нивы" и задняя – усиленная нивовская балка на рессорах от УАЗа – вели себя достойно и все перегрузки выдержали с честью.

Шины – наверно, самое слабое место "Бизона". Нагрузка на них явно велика, что сказывается и на управляемости полностью груженой машины (вот почему "Бизон" категорически не рекомендуется перегружать), и на ресурсе шин, три из которых пришлось заменить: началось разрушение каркаса.

Кабина и кузов полностью перекрашены. Причем у кузова от контакта с грузами краска местами оказалась ободранной, и он начал активно ржаветь.

У кабины тоже был довольно неопрятный вид. Специальную антикоррозийную обработку "Бизона" не проводили. И зря, соленый московский снег за одну зиму сделал свое черное дело – появились первые желтые точки. Плюс несколько "незалеченных" вовремя сколов и царапин, которые, учитывая хранение под открытым небом, быстро превращались в очаги коррозии. Впрочем, перекрашивали кабину, скорее, не по необходимости, а потому, что представилась такая возможность. В "домашних" условиях можно было обойтись и косметическими мерами.

При сборке свежеокрашенной кабины установили новую проводку, так как в старом жгуте обнаружилось короткое замыкание. Вот, вкратце, основное, что было проделано с "Бизоном". Кроме того, заменили фильтры, масло, тормозные колодки.

Кому-то объем ремонтных работ покажется весьма солидным. Однако читатель, знакомый с "Нивой", заметит, что многие слабые места перекочевали на "Бизон" вместе с ее агрегатами. Это и малый ресурс крестовин, и проблемы с вибрацией раздаточной коробки. Ресурс некоторых узлов снизился потому, что легковая машина стала грузовиком: в более тяжелых условиях работают шины и сцепление. И все же повторим, оригинальные "бизоньи" узлы и агрегаты – рама и рессорная задняя подвеска – все испытания выдержали с честью.

Не будем забывать и того, что в руках частного владельца, который не ставит перед собой задачи оценить надежность автомобиля и старается избежать критических условий эксплуатации, он служил бы много дольше.

Массовым "Бизон", к сожалению, не стал. Но выпуск его продолжается. В секторе полноприводных грузовиков малой грузоподъемности он мог бы потеснить УАЗ. "Бизон" везет на 300 кг меньше груза, но по динамике и комфорту явно впереди, да и поэкономичней известного "обжоры" – "уазика".

Наш "Бизон" снова в строю и даже внешне выглядит как новый. Через некоторое время мы обязательно вернемся к "жизнеописанию" грузовичка-работяги.

И. ТВЕРДУНОВ

ДЕКАБРЬ

Зима нагрянула. Свершилось!
Забыта грязь осенних дней.
Все побелело, заискрилось
В сиянье уличных огней.
Бесшумно в тучах снежной пыли
Проносятся автомобили,
Заиндевевшее стекло
Хранит салонное тепло.
И днем, и вечером морозным
Людей на улицах полно.
Они спешат, они давно
Поглощены – порой серьезной,
Порою праздной и пустой –
Предновогодней суетой.

Что ж, время подводить итоги
Приобретений и потерь:
Мы уцелели, слава Богу,
Умнее стали мы теперь.
Полнее – опыта копилка.
Мотор в порядке – жив, курилка!
И верить хочется, что нас
Ждут километры новых трасс,
Что ПДД не нарушая,
Мы долгий путь проедем свой...
А я декабрьскою строфой
Весь цикл годичный завершаю.
Пора бокал поднять уже,
Пока машина – в гараже!



Дорожная проповедь

В каждом номере нашего журнала в уходящем году мы встречались с вами, дорогие наши читатели, на этой странице. Здесь мы не касались технической стороны общения с автомобилем. Нас интересовало другое – моральный климат дороги, этика взаимоотношений водителей друг с другом, водителей и пешеходов, пассажиров и водителей, сотрудников ГАИ и водителей. Мы говорили о нашем поведении в экстремальных ситуациях, о женщинах и детях, о самоконтроле и самосовершенствовании, о взаимопомощи и чистоте. Мы рекомендовали даже маленькие хитрости – манеру общения с автоинспектором, повышающую вероятность безболезненного разрешения конфликтов...

Услышали ли нас? Согласились ли с нами? Поверили ли нам? Мы не настолько наивны, чтобы полагать, будто злостный нарушитель ПДД, грубо игнорирующий интересы других участников движения, прочитав нашу "проповедь", переродится в одночасье и станет доброжелательным, уступчивым, корректным. Скорее всего, он и читать не станет эту "муру". Для кого же мы пишем? Как ни странно, для тех, кто разделяет наши представления о том, "как надо". Для тех, кого возмущает хамство на дорогах, безразличие или агрессивность друг к другу, грязь в прямом и переносном смысле слова. Мы хотим, чтобы вы знали – вы не одиноки, ваш журнал разделяет вашу позицию, а значит, есть надежда, что нас станет больше.

А может, чем черт не шутит, кто-нибудь из наших "героев" воспримет наши слова, что-то поймет, в чем-то переменится?..

Сегодня, в преддверии Нового года, мы не будем обременять вас нотациями. Мы прощаемся с вами и желаем вам всех благ.

Будьте здоровы – здоровье непременно потребуется вам при замене колес, выталкивании машины из грязи, при длительном пребывании в городских пробках.

Будьте удачливы – это поможет избежать столкновений, открытых люков на мостовой, гвоздей под колесами и магнитных мин под днищем.

Будьте счастливы, ибо счастливый человек щедро дарит счастье другим.

Да не пересохнет бензин в баке.

Пусть неполадки будут мелкими, а большим пусть будет удовольствие от общения с вашим ненаглядным, дорогим, интересным, своенравным, самым красивым – автомобилем.

Счастливого пути.

Ю. ШЕХТ



Хамство в законе?

Милицейское начальство не в силах справиться с грубостью подчиненных.

Типичная, к сожалению, история, когда, остановив вас на дороге, инспектор ГАИ то грубо разговаривает, то демонстративно "не слышит" ваших вопросов – одним словом – хамит. Вы же, глотая обиду и чувствуя полную свою беспомощность перед вооруженным милиционером, молчите, зная наперед, что справедливости вряд ли добьетесь...

Ситуацию, в которую попал давний подписчик журнала Игорь Александрович Калинин, смело можно назвать житейской. Рядовой даже. Тихо-мирно ожидая на перекрестке, когда пройдет автоколонна с включенными синими пробпесковыми маячками, он вдруг почувствовал сильный удар в заднюю часть своей "пятерки". От подобных "сюрпризов" не застрахован ни один водитель. Слава Богу, все остапись живы, столкнувшиеся машины пригодны для ремонта и, наконец, в ДТП не участвовали ни "новые русские", ни бандиты.

Словом, оставалось только дождаться сотрудников ГАИ: одному получить приглашение в группу разбора, другому – справку об аварии для компенсации ущерба. Последнее особо интересовало пострадавшего, и, поскольку виновник столкновения сообщать свои данные не спешил, наш герой с особым нетерпением ждал приезда гаишников.

На место происшествия доблестные рыцари дорог из 45-го отдела ГАИ Москвы добрались пишь через час и с ходу нарушипи инструкцию: не представились, не поинтересовались ни длиной тормозного пути, ни техническим состоянием автомобиля – "виновника" случившегося, ни даже состоянием самого водителя. Зато "посоветовали" пострадавшему не мучиться и продать машину. Затем "виновника" аварии отпустили, предварительно о чем-то посовещавшись с ним в своей машине, и отказались сообщить Игорю Александровичу данные нарушителя, пригласив на завтра в отдел.

На следующий день И. Калинин справку об аварии получил, но... далеко не все в ней оказалось верным, включая дату аварии – проставили сутками позже. А ведь в случае судебного разбирательства о возмещении ущерба это может иметь серьезное значение – ну, как ответчик документально докажет, что в этот день его вообще в столице не было!

Все это пострадавший указал в своем заявлении на имя зам. начальника 45-го отдела Щербакова и хотел еще добавить что-то устно. Не тут-то было. Г-н Щербаков ответил, что, мол, у него нет желания общаться с "кляузником". Характерно, что в свое время на нынешнего зам. начальника 45-го отдела, еще не занимавшего столь высокий пост и работавшего в другом подразделении, уже поступали жалобы на грубость. Но, однако, растут люди...

Видимо, стиль общения с посетителями своего начальника успешно перенимают и подчиненные. Присутствовавший при разговоре майор заявил и без того оплеванному просителю, что никто не будет заниматься его заявлением, а жалобы "наверх" еще больше все замедлят. Дело дошло даже до угроз. Тогда Калинин к своим проблемам прибавил еще одну – решил добиться наказания хамов.

Лишь на семнадцатый день, и то только после вмешательства заместителя начальника УГАИ Москвы, нашему герою удалось узнать, кто врезался в его машину. На, мягко говоря, ненормативное поведение сотрудников 45-го отдела и их лексику внимание, похоже, никто не обратил. Нет, не то чтобы руководители ГАИ городского и других, более высоких уровней, не озабочены этой проблемой, да вот силенок для ее решения у них явно маловато.

– Фактически, – объяснил журналистам источник в УГАИ Москвы, пожелавший остаться неизвестным, – поймать и наказать хамящего инспектора мы можем только во время гласных и, особенно, негласных проверок несения службы. Если же вас оскорбят в другое время, то ваши шансы добиться справедливости невелики. Ведь хотя практика показывает, что в большинстве своем заявитель прав, объективно доказать это весьма сложно...

Об этом, кстати, говорит и статистика – за девять месяцев нынешнего года на грубость инспекторов пожаловалось более 150 водителей. Наказано же не было ни одного. А история с И. Калининым, по мнению чинов из УГАИ, тем и типична, что доказать все случившееся с ним просто невозможно. Он говорит одно, те на кого он жалуется – другое. Свидетелей нет, аудио- или видеозаписей тоже. Тут даже служебная проверка бессмысленна.

Мало того – если даже факт хамства и установлен, то неминуемое наказание настолько не чувствительно, что вряд ли его можно вообще считать наказанием. Сотруднику всего-то объявят выговор, и он в течение года не получит ни одной премии и не может рассчитывать даже на устное поощрение. Но (и работники ГАИ этого не скрывают) премии эти настолько редки и незначительны, что их и так никто всерьез не принимает. Правда, выговор на некоторое время отодвигает и присвоение очередного звания. Ну а если оно только на днях получено? Или цель службы человек видит в другом?

В общем, И. Калинин ничего так и не добился и, получив стандартный ответ типа "факты не подтвердились", перегорел, успокоился.

Неужели на хамство "отдельных представителей ГАИ" и впрямь нет управы?

А почему, собственно, мы ждем, что кто-то справедливый там, "наверху", позаботится о нас? Ведь в шутке о спасении утопающих, которое – дело рук самих утопающих, есть немалая доля здравого смысла. Против хамства гаишников прежде всего должны бороться мы, автомобилисты, больше всех от него страдающие.

Скажем, неплохо обзавестись диктофоном и включать его, когда общение с представителем автоинспекции становится слишком накаленным. Кстати, наличие записывающего устройства поможет и самому водителю быть корректным, придаст уверенности, если дело дойдет до суда. Пока же в московских судах не могут вспомнить ни одного заявления на иногда откровенно хулиганское поведение стражей дорожного правопорядка.

Конечно, в один день привить инспекторам ГАИ джентльменские манеры не удастся. Но потратить усилия на их "воспитание" в наших же интересах.

В конце концов, полицейские за рубежом вежливы еще и оттого, что у таможних автомобилистов есть чувство собственного достоинства, за которое они готовы постоять.

Руководству же Госавтоинспекции, на наш взгляд, стоит подумать об ужесточении наказания за грубость своих подчиненных. Ведь вежливость, внимательность к водителям лишь прибавит уважения представителям ГАИ, что облегчит и их работу. Да и кому не хочется быть уважаемым человеком?

Д. ЖЕРНОВ,
А. РОСТАРЧУК

КАК ВЫБРАТЬ СТРАХОВЩИКА

На бога надейся, да сам не плошай.

Народная мудрость

Долгие годы нам приходилось пользоваться услугами одной единственной страховой компании – Госстраха. Канули в Лету многие монополии государства, в том числе и на страхование. Ныне, решившись связать судьбу своего авто со "страховкой" и открыв телефонный справочник, можно обнаружить в нем несколько десятков страховых компаний и обществ. Кому же отдаться? Кто честен, кто не "пустит пузыри", забрав ваши денежки, и кто, наконец, сможет лучше удовлетворить ваши потребности?

НЕМНОГО О СТРАХОВОМ БИЗНЕСЕ ВООБЩЕ

В новых телефонных справочниках Питера вы найдете телефоны и адреса примерно шестидесяти страховых обществ и компаний, действующих в крупных городах России. Росгосстрах ("наследник" Госстраха) по старинке размещает свои филиалы по районам. Многие компании имеют в городе два-три филиала. Наряду с большими есть немало средних и маленьких, которые уже своим присутствием на рынке услуг заставляют монстров крутиться.

Многие фирмы прогорели, едва родившись. Большинство из них были созданы либо криминальными структурами для отмывания денег и ни дня не работали с клиентом, либо непрофессионалами. Их неумелый подход к делу привлек внимание надзирающих финансовых органов – пришлось сматывать удочки.

Кроме почивших в бозе, существуют еще фирмы, которые с удовольствием обменяют ваши трудовые на свой полис, а когда придет пора расплаты, вы рискуете стать завсегдатаем прокуратуры и судов различных инстанций в надежде получить то, что вам причитается. Благо, таких компаний становится все меньше – конкуренция вытесняет с рынка страхового бизнеса слабых и нечестных.

Далеко не все компании и общества рискуют заниматься транспортом. А те, кто идет на такой риск, делают это очень избирательно, в зависимости от модели автомобиля, года его выпуска, стоимости (заявленной клиентом и фактической), должности владельца и прочих данных, которые могут убедить страховщика в благонадежности и честности страхователя. Для такой осторожности есть основания. Нередки случаи самоподжогов и самоугонов застрахованных автомобилей. С юридическими лицами проще: солидное предприятие вряд ли пойдет на подлог, рискуя подпортить свой имидж, хотя сейчас возможны непредсказуемые вещи...

ЧЕМ МОЖЕТ ЗАИНТЕРЕСОВАТЬ АВТОВЛАДЕЛЬЦА СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ?

Сегодня счастливые владельцы могут рассчитывать на страхование своего транспортного средства (будь то легковушка, трактор, грузовик, родстер или мотоцикл – все равно), а также собственной жизни, жизни пассажиров и, естественно, перевозимых грузов.

Многие страховщики предоставляют услуги по охране и сопровождению грузов различной ценности. Теоретически сейчас можно застраховаться от любого риска, связанного с транспортом. Перечислю кратко возможные виды страхования, представляющие интерес для "частника":

– повреждение или уничтожение транспортного средства в результате аварии, ДТП, пожара и противоправных действий третьих лиц;

– потеря товарного вида в результате ДТП, аварии;

– кража транспортного средства;

– повреждение, утрата, уничтожение дополнительного оборудования салона в результате ДТП, аварии;

– повреждение, утрата, уничтожение предметов багажа в результате аварии, ДТП:

– расходы на обслуживание в случае ДТП, аварии.

Особо – о так называемом страховании гражданской ответственности. Предположим, протаранили вы чужую машину, но у вас на руках соответствующий договор со страховщиком. В этом случае все расходы по возмещению ущерба пострадавшему берет на себя страховая компания. (Грубо говоря, по вашей вине произошло ДТП, а разбирается страховщик.) Довольно актуально, особенно если вспомнить печальные случаи, когда, разбив дорогую иномарку, человек лишался квартиры, продавая ее, чтобы удовлетворить неуемные аппетиты "обиженного" владельца престижного автомобиля.

Этот вид страхования появился у нас недавно и не все здесь отработано, но сам факт его существования говорит о "сближении Востока и Запада".

Еще один вид услуг – продажа "зеленой карты", необходимой для поездок в зарубежные страны.

На этом, в общем-то, сегодня и заканчивается круг предложений страховщиков автовладельцу. Естественно, у каждого из видов страхования могут быть различные варианты и условия, которые отмечаются в договоре, тем более что конкретный страховщик может располагать какими-то "ноу-хау" в своем бизнесе, о которых узнаешь только из первых рук.

КАК НЕ ПОПАСТЬ ВПРОСАК?

Первым делом стоит "проинтервьюировать" своих знакомых, уже имевших опыт общения со страховщиками. Получив информацию, можете лично знакомиться с рекомендованной вам организацией. По первому требованию вам должны показать лицензию на право страховой деятельности, выписку из устава организации, касающуюся условий работы с клиентом и размера уставного фонда (этот показатель – еще не гарант надежности, но все же приятнее иметь дело с состоятельным партнером). Стоит обратить внимание и на учредителей. Если это крупные и известные организации (желательно бывшие ГОСы), то, считайте, у вас неоспоримый аргумент в пользу выбора.

Одним из самых важных аргументов "за" может оказаться перечень страховых премий и выплат. Такой документ есть у каждого страховщика, и его обязаны вам показать. Обычно в нем указано, сколько было собрано денег за отчетный период и сколько выплачено по страховым случаям.

Если компания выплатила более пятидесяти процентов от полученных денег, то велика вероятность того, что она долго не протянет. Однако не ориентируйтесь только на документ, составленный по страхованию автотранспорта, а попробуйте заполучить сведения о всей деятельности страховщика, потому что некоторые фирмы сознательно идут на убытки, страхуя автотранспорт, чтобы создать определенный авторитет и поднять свой рейтинг. Если размер выплат лежит в пределах от 20 до 40%, тогда у компании есть шанс успешного существования.

Обратите внимание на базовую тарифную ставку. Обычно для автомобилей отечественного и иностранного производства она разная. Для отечественных 6–12%, для импортных 7–13%.

Большинство страховщиков предлагают льготы. При комплексном страховании, когда речь идет сразу о многих видах риска, практикуется пониженная базовая ставка. У некоторых фирм можно рассчитывать на рассрочку оплаты платежа от трех до шести месяцев. Для постоянных клиентов, как правило, предусмотрено снижение тарифов.

Маленький совет: никогда не пренебрегайте доверительным разговором со страховым агентом, от него можно получить ценную информацию для дальнейшего общения с тем или иным страховщиком.

Страхование автотранспорта – единственный вид такого рода услуг, спрос на который выше предложения. Страховщики не верят на слово, когда речь заходит о стоимости автомобиля, для этого есть специальная служба оценки. Автомобиль, не укомплектованный противоугонной системой по рекомендации страховщика, практически не имеет шансов быть застрахованным.

У большинства фирм, как правило, действуют скидки до 10% на установку противоугонной системы (не сигнализации), причем именно той, которую рекомендует страховщик (у большинства из них договоры на установку таких систем со специализированными предприятиями).

Престижную иномарку, да еще популярную у воротил криминального мира, сегодня застраховать практически невозможно. Исключения могут быть сделаны разве только для солидных клиентов, которые не первый день пользуются услугами данного страховщика. Очень трудно застраховать и автомобиль отечественного производства старше пяти лет – фирмам это невыгодно. Оптимальный вариант – машина стоимостью от 4 до 20 тысяч долларов. Потолок стоимости страхуемых автомобилей редко превышает 25 000$.

Все страховщики регулярно справляются в местных ГАИ о состоянии дел на "плодородном поле" краж и угонов, отслеживают популярность в криминальном мире тех или иных моделей, следят за ценами на рынке автомобилей как у нас, так и за рубежом и поэтому реально оценивают свой риск. Бывает, отказываются страховать автомобиль, только что привезенный из-за рубежа, – слишком много в Россию попадает угнанных машин, которые невозможно быстро идентифицировать.

Имея дело со страховым агентом, поинтересуйтесь, может ли компания, к которой вы обратились, перестраховать свой риск и где. Выглядит это примерно так: фирма страхует ваш автомобиль, а затем сама у другого страховщика страхует теперь уже свой риск. Операция производится не только в интересах страховщика, но и страхователя – увеличивается шанс быстрого и безболезненного получения денег.

Большинство обществ и компаний сами устанавливают промежуток времени на работу с документами: от трех до пяти дней с момента наступления страхового случая. Но, в общем-то, каждый конкретный автомобиль и все, что связано с ним, сейчас рассматривается индивидуально.

ТАК ВСЕ ЖЕ: БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Если вы реально оцениваете свои финансовые возможности, хотите жить не на авось и владеете сравнительно дорогим автомобилем, то с учетом всего сказанного имеет смысл застраховать и его, и гражданскую ответственность. Потратив определенную сумму, вы не останетесь внакладе, зная, что в критическую минуту будет у кого найти поддержку, вполне, кстати, ощутимую.

Автомобильный страховой бизнес в России только-только встает на ноги, и сравнивать его с зарубежным просто некорректно. Там он стал таким, как сегодня, не за один день. Но, может быть, и у нас ему уготовано достойное будущее?

С.-Петербург **И. ЛАГУТИН**

НАШЛИ...

Криминальный автомобиль

Как "ЗР" помог вернуть угнанную машину владельцу



"Копейка" эта привлекла наше внимание не вдруг: ну стоит и стоит у дома машина – может, кто-то купил. Но на третий день началось неприятное для всякого водителя копошение вокруг этого автомобиля: его со всех сторон разглядывали сотрудники ГАИ, один из них что-то говорил в рацию. "Угнанная, – была первая мысль, – но, слава Богу, хоть нашли".

Однако и на четвертый день несчастное авто стояло на том же месте – правда, уже без ветрового стекла и двух колес. И лишь на следующий день, еще пострадав изнутри от окрестной шпаны, автомобиль вернулся к законному владельцу. Да и то потому только, что сотрудники журнала забили тревогу. И выяснили прелюбопытные вещи.

Поначалу судьба этого ВАЗ-2101 после угона складывалась еще терпимо. Уведенный с хозяйского двора ночью, он уже на следующий день числился в милицейском компьютере как угнанный. А через два дня дворничиха дома, рядом с которым воры бросили машину, заметила около нее (еще целехонькой) милиционера из местного отделения. Последнее, кстати говоря, выяснив, что авто числится в угоне, обязано по существующим нормативным актам взять его под охрану. Разумеется, не выставлять пост, а отбуксировать в присутствии свидетелей к отделению, предварительно составив протокол осмотра. Кроме того, сыщики должны были немедленно сообщить о находке коллегам, открывшим уголовное дело по факту угона, а те – немедленно связаться с владельцем.

Ничего этого, как показало проведенное нами расследование, сделано не было! И чем объяснить появление у машины милиционера, какова была цель его визита – неизвестно. По крайней мере, в книге у дежурного по отделению не появилось об этом ни строки. Кстати, именно после этого посещения началось разграбление машины.

Зато инициативу проявили жильцы дома, у которого машина была припаркована. После их звонка появились возле автомобиля сотрудники ГАИ, замеченные журналистом. У них, между прочим, задача была проще простого – сообщить в местное отделение о находке. Видимо, и это не было сделано, если судить все по тому же журналу дежурного.

Скорее всего, через неделю от многострадальной "единички" остался бы только остов, не вмешайся мы в это дело. И что удивительно – визит ваших корреспондентов в отделение, звонок в одно из подразделений ГУВД в считанные часы разрешили проблему – о найденной машине узнали инициаторы розыска и владелец.

А вот на вопросы, почему милиция и ГАИ не обеспечили сохранность машины, нам ответили, что у первой нет сил и средств на такие дела (и это сейчас, когда органам выделяют немалые суммы на техническое оснащение, зарплату и т.д.), а в компетенцию второй такие действия просто-напросто не входят. Дело гаишных розыскников – только найти машину и сообщить местной милиции. (Вспомним, что ведь и этого не сделали.)

Редакция располагает конкретными данными (место работы, фамилии) большинства лиц, принимавших участие в этой истории, и готова познакомить с ними заинтересованное начальство. Не справляясь с девятым валом угонов, не имея ни сил, ни, видимо, желания строго наказывать даже ничтожное количество пойманных угонщиков, органы правопорядка и не пытаются уберечь те машины, что им каким-то образом (чаще всего случайно) удается найти.

Д. ЖЕРНОВ, А. РОСТАРЧУК



I. В какой последовательности должны разъехаться эти транспортные средства?
1 – такси и мотоцикл; фургон и самосвал; автобус
2 – автобус; такси и мотоцикл; фургон и самосвал
3 – фургон и мотоцикл; самосвал; автобус; такси



II. Можно ли обогнать грузовик на этом участке дороги?
4 – можно
5 – можно, если нет встречного транспорта
6 – нельзя



III. Разрешена ли водителю грузовика остановка в этом месте?
7 – запрещена
8 – разрешена, если она не создает помех движению
9 – разрешена, если это дорога с односторонним движением
10 – все ответы неверны



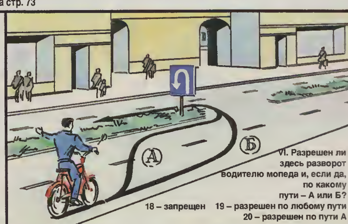
IV. Можно ли в зоне действия этого знака ездить на автомобиле с неработающим звуковым сигналом?
11 – только в пределах населенных пунктов
12 – только на небольших скоростях
13 – только в зоне действия знака "Подача звукового сигнала запрещена"
14 – нельзя в любых условиях

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

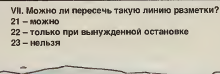
Ответы на стр. 73



V. Каков смысл этого знака?
15 – движение транспортных средств запрещено в обоих направлениях
16 – движение легковых автомобилей запрещено в обоих направлениях
17 – движение механических транспортных средств запрещено в обоих направлениях



VI. Разрешен ли здесь разворот водителю мопеда и, если да, по какому пути – А или Б?
18 – запрещен
19 – разрешен по любому пути
20 – разрешен по пути А



VII. Можно ли пересечь такую линию разметки?
21 – можно
22 – только при вынужденной остановке
23 – нельзя



VIII. Что обязан предпринять водитель при вынужденной остановке в данной ситуации?
24 – выставить знак аварийной остановки или включить аварийную сигнализацию
25 – выставить знак аварийной остановки и включить аварийную сигнализацию
26 – выставить знак аварийной остановки, включить аварийную сигнализацию и постараться вывести автомобиль из зоны запрещения остановки



Я эксплуатирую машину по так называемой генеральной доверенности, с правом продажи. Можно ли оформить в ГАИ автомобиль на себя, в личную собственность?

Нет. Если в доверенности предусмотрено право продажи, то вы можете продать автомобиль только другому лицу, в том числе, и члену вашей семьи, который вправе оформить вам доверенность. При снятии машины с учета в ГАИ (если доверенность разрешает эти действия) присутствие хозяина не обязательно, также как и при оценке автомобиля.

На моем автомобиле перегорела лампочка ближнего света. Инспектор, остановивший машину, вписал во временное разрешение три штрафных балла. Знакомые сказали, что за это нарушение баллы не проставляются. Кто прав?

Прав инспектор. За управление транспортными средствами с неисправностями, при которых ПДД запрещает эксплуатацию, статья 114 КоАП предусматривает наказание от предупреждения до 0,2 МЗ, а также три штрафных балла. Исключение составляют неисправности рулевой, тормозной систем и тягово-сцепного устройства – в этих случаях наказание строже: штраф от 0,3 МЗ и 4 балла. Если неисправность не может быть устранена на месте (нет запасной лампочки), то работник ГАИ вправе задержать автомобиль, либо поместив его на платную стоянку, либо сняв номера.

В мае 1991 года в Москве купил "Москвич". Сразу ехать в город Мирный (Республика Саха, где я живу) не решился и зарегистрировал машину на Украине, у брата. Позже с украинскими номерами вернулся домой и поставил "Москвич" на временный учет. Когда республики разделились, обратился в ГАИ за советом, как снять автомобиль с учета и зарегистрировать по месту постоянного жительства. Мне предложили оформить акт осмотра машины и отослать его вместе с номерами и техпаспортом на Украину. Попросил сделать это через ГАИ, чтобы в случае утраты документов была возможность их восстановить. Но там решили предварительно отправить акт осмотра и лишь по получении ответа направить все остальное.

В ГАИ все сделали правильно. Отошлите брату еще и доверенность, чтобы он мог снять машину с учета. Уплатив пошлину в региональной таможне, родственник получит отметку в техпаспорте. После этого ГАИ города Мирного зарегистрирует автомобиль.

ГАИ Нефтеюганска с нынешнего года не принимает автомобили на техосмотр без справки, выданной СТО. На сервисе проверяют исправность машины, регулируют СО и после оплаты 50 тысяч рублей выдают справку, с которой можно ехать на техосмотр.

От редакции. Подобных писем много, как и звонков читателей. Задают аналогичный вопрос: почему некоторые отделения ГАИ не проводят осмотра без бумажки "коммерсантов от СО", нередко расположившихся возле ГАИ?

В соответствии с Правилами проведения государственного технического осмотра "проверка технического состояния транспорта на СТО перед гостехосмотром проводится по желанию владельцев" (п. 6.2). Станции технического обслуживания должны быть лицензированы ГАИ и выдавать справки установленного образца. Эти справки достаточны для оформления техосмотра без дополнительной проверки технического состояния автомобиля в ГАИ. Поэтому ГАИ может только предложить перед техосмотром пройти проверку "на СО". Вместе с тем необходимо учесть пункт 2.3 Правил проведения техосмотра, согласно которому "с учетом местных погодно-климатических условий" в период с января по март ГАИ вправе обязать владельцев перед техосмотром проверять автомобили на СТО.

Недавно мы переселились в Оренбургскую область из Таджикистана. Дом в Бишкеке продали за бесценок. Единственное, что осталось от прошлой жизни – "Жигули" 1972 года выпуска. По удостоверению вынужденного переселенца автомобиль был поставлен на временный учет. В ГАИ сказали, что оформят постоянный только через три года. Прошел год. От нас потребовали поехать в Бишкек и снять машину с учета. В противном случае пообещали автомобиль конфисковать и оштрафовать на 300% его стоимости. Неужели имеют право?

Во-первых, срок временного учета не три года, а три месяца. Во-вторых, в Бишкек ехать не надо, потому что по прошествии трех месяцев вашу машину обязаны поставить на постоянный учет. Если в ГАИ отвечают отказом, обратитесь с заявлением к начальнику областного управления.

Слово – адвоката

Авария произошла около девяти часов утра в населенном пункте. ГАЗ-53 с продуктовым фургоном шел в правом ряду двухполосной дороги с односторонним движением. Параллельно ему по левой полосе ехал ВАЗ-2106. Неожиданно грузовик начал перестроение в левый ряд. Попытавшись избежать столкновения, водитель "Жигулей" резко принял влево – автомобиль, выехав на обочину, врезался в дерево. Водитель ВАЗ-2106 получил "менее тяжкие" телесные повреждения. Грузовик с места происшествия скрылся. Впрочем, его нашли довольно скоро. Состоялся суд, на котором подсудимый виновным себя не признал, утверждая, что перед перестроением включил сигнал левого поворота, в зеркале помех не обнаружил и плавно перестроился.

В свою очередь, потерпевший объяснил суду, что его автомобиль двигался параллельно грузовику. В тот момент, когда ГАЗ начал выезжать на левую полосу, он несколько раз пытался привлечь к себе внимание звуковым сигналом.

Один из свидетелей ехал позади участников аварии. По его словам, "Жигули" начали опережать грузовик. Когда поравнялись с фургоном, тот неожиданно, не включив сигнала, стал выезжать на левую полосу, прижимая ВАЗ-2106 к обочине.

Проведя расследование и заслушав специалиста по безопасности движения, суд признал вину подсудимого по ст. 211 ч. 1 и приговорил его к двум годам лишения свободы. Однако, учитывая молодость и положительные характеристики водителя ГАЗ-53, меру наказания посчитал условной с испытательным сроком один год.

Ситуацию мы попросили прокомментировать адвоката МРКА А. РЕУТА.

Водитель грузовика начал маневр, когда легковой автомобиль либо уже поравнялся с фургоном, либо был на близком расстоянии от него. Очевидно, в таких условиях водитель не имел права начинать перестроение – неважно, подал он сигнал или нет. Вместе с тем в действиях водителя ВАЗ-2106 можно усмотреть нарушение требований пункта 10.1 части 2 ПДД: увидев, что грузовик смещается влево, ему следовало тормозить, а не маневрировать. Снизив скорость, он мог предотвратить столкновение с деревом. Следовательно, в данной аварии налицо вина обоих водителей. Безусловно, вину шофера грузовика усугубляет бегство с места аварии.

Что касается показаний свидетелей, то давать им оценку вправе народный суд, что он и сделал в приговоре.

Из копии приговора неясно, была ли назначена экспертиза. Заключения специалистов позволили бы ответить на многие вопросы: был ли пострадавший пристегнут ремнем безопасности, с какими скоростями двигались тот и другой автомобиль...

Ныне осужденный пишет, что судебное заседание происходило без его адвоката, который отсутствовал по уважительной причине. В таком случае он может потребовать отмены приговора: при наличии у адвоката уважительной причины суд был обязан перенести слушание дела.

"СКОРОСТЬ Я, ПРАВДУ СКАЗАТЬ, ПРЕВЫШАЮ..."



В 70-е годы солдат Иван Чонкин завоевывал в Европе сердца читателей все новых и новых стран. КГБ был против него бессилен, зато мстил его создателю. Пятнадцать лет назад Владимира Войновича лишили советского гражданства и заставили покинуть Родину. Думали навсегда, но просчитались.

У знаменитого писателя и правозащитника журналисты взяли множество интервью. Но никто не говорил с ним как с водителем, имеющим громадный дорожный и жизненный опыт. С Владимиром Войновичем в его московской квартире беседует наш корреспондент Леонид САПОЖНИКОВ.

– Владимир Николаевич, когда и как вы сели за руль?

– В 1963 году вышла моя первая повесть. На гонорар я купил подержанный горбатый "Запорожец" и стал ездить. А "прав" у меня не было, хотя кое-какой опыт имелся: на стройке, где я раньше работал, и потом в армии ребята давали немного поводить грузовик... Да, так вот эта повесть меня выручала. Она начинается фразой от первого лица: "Я ехал на своем самосвале". И когда милиционер меня останавливал, я давал ему эту маленькую книжку со своей фотографией и говорил: "Ой, "прав" при себе нет, но вообще-то я шофер – вы же видите, что здесь написано". Он махал рукой: "Ну, ладно", и я ехал дальше. Поездил так, поездил – и пошел сдавать на "права". Майору очень понравилось, как я отвечал. Он заглянул в мою карточку и сказал поощрительно: "Войнович... Писатель есть такой!" Я, потупившись, скромно согласился: "Да, есть". А он говорит: "Овод" написал!"

– Читающий майор. Хоть и перепутал Войнич с Войновичем – а все равно приятно.

– Конечно... После первого "Запорожца" у меня были "ушастый" и "мыльница" – 966-й и 968-й. Потом три раза покупал "Жигули" – все подержанные. У меня никогда не было в России новой машины. Когда стал жить в Мюнхене, купил БМВ (не ради престижа, а потому что это местная, баварская марка). Но, знаете, к тому горбатому "Запорожцу" у меня до сих пор очень теплое чувство. Это, как первая любовь.

– Какая связанная с ним история вам особенно памятна?

– Я ехал зимой в Красную Пахру, на дачу писателя Тендрякова, где меня ждала моя будущая жена. И возле самого поселка деревянный мостик оказался разобранным – только "быки" стоят, а настила нет. Спросил сторожа, где объезд. Отсюда, говорит, никак туда не проедешь. Тогда я взял несколько обледенелых досок, которые там лежали, смерил колею "Запорожца", положил эти доски на "быки" – и по ним переехал. Брат Тендрякова, автогонщик, не поверил, что такое возможно. Я говорю: "Следы еще свежие". Пошли всей компанией проверять. Увидев их на снегу, автогонщик стал передо мной на колени и снял шапку. Я тогда очень этим гордился. А сейчас, когда вспоминаю свое безрассудство, волосы встают дыбом.

– Вы ехали к любимой, а влюбленных Бог хранит... Часто ли вы попадали в аварии?

– За все время – ни разу. Ни здесь, ни за границей.

– Ваше, если можно так сказать, излюбленное нарушение дорожных правил?

– Ну, вообще-то я сторонник их соблюдения. Скажем, на красный свет никогда сознательно не поеду. Не обгоняю, где нельзя. А вот скорость, правду сказать, превышаю. Так много бывает ограничений, что очень скучно все их соблюдать. Но тут я, конечно, рассчитываю на свой опыт.

– Пока вы жили вне России, здесь многое изменилось и на дорогах. Что вам особенно бросилось в глаза?

– Просто чудовищная грубость вождения. Каждый стремится что-то доказать: что он лучше, быстрее, главнее, что у него автомобиль дороже... Я вот собираюсь купить в Москве машину, но, честно говоря, немного побаиваюсь. Я не привык к такой езде.

– А как с этим в Германии?

– Германия в смысле культуры езды – одна из самых грубых стран в Европе. Но это не идет ни в какое сравнение с нашим СНГ. Самые корректные водители, которых я видел – английские. И в Америке очень вежливы – всюду, кроме Нью-Йорка. Типичная ситуация: вы должны выехать на улицу с интенсивным движением. В Лондоне первый же водитель затормозит и пропустит вас. В Германии тоже пропустят, но далеко не каждый. Четверо проедут, а пятый вам ломигает и остановится. Немец фарами мигает, когда пропускает. В других странах этого сигнала не понимают. Я с этой привычкой поехал в Америку: начинаю мигать – меня пугаются...

– А мигания в нашем смысле – мол, впереди ГАИ – нигде в мире больше нет?

– Есть. В той же Германии. Но там полиция стоит на дороге крайне редко – в основном скорость контролируют автоматы. А вот в Америке такие же засады, как у нас.

– Что для вас было непривычно на американских дорогах?

– Вы знаете, движение там гораздо спокойнее, чем в Европе. Скорости на автомагистралях очень ограничены. Но если вы хотите ехать быстрее, надо знать, как не попасться. Я уже знаю. Там дальнобойщики предупреждают друг друга по радио, если на трассе есть полицейский (на их жаргоне – "медведь" или "коп"). И вот, хотя за грузовиком, даже очень мощным, ехать не слишком приятно, пристраиваюсь за ним – и понеслись! Смотрю, он сбавляет скорость – значит, скоро появится полиция... Я очень любил ездить по Америке. Там просто идеальные указатели. Едешь – и все время на столбах обозначены номер и направление дороги.

– Владимир Николаевич, вернемся в 70-е годы, когда за вами постоянно следил КГБ. Вы тогда, наверное, приобрели специфический водительский опыт?

– Да, научился выискивать "хвост". За мной ездили две машины – "Жигули" и "Волга". Бывала и третья на подхвате.

– Они особенно не прятались?

– Сначала прячутся, а когда ты их обнаружил, демонстративно держатся рядом. Порой старались напугать: одна машина, обогнав меня, резко тормозит, а другая наезжает сзади – словно сейчас сомнут в лепешку. И вообще делали много гадостей. Однажды утром вышел к машине – все колеса проколоты. Попросил знакомого механика поменять шины. Он потом говорит: "Владимир Николаевич, а у вас враги-то серьезные!" Спрашиваю: "Что такое?" "Шины-то у вас не проколоты, а прострелены..." Мои друзья советовали обходиться без машины: мол, на ней тебя убьют, это очень легко. А я отвечал: "Когда они решат меня убить, то могут сделать это как угодно, поэтому все-таки буду ездить".

– Какой автомобиль был бы у Ивана Чонкина, доживи он до наших дней?

– История Чонкина у меня не окончена. Он еще жив. Но живет далеко отсюда, он американский фермер. У него и комбайн, и пикап, и джип, и он летает даже на собственном самолете "Сессна".

– А как он очутился за океаном?

– После войны он случайно оказался в американской зоне Германии и стал перемещенным лицом. Там с ним познакомился фермер из США и нанял батраком. Он был хорошим батраком, Чонкин. И фермер, умирая, завещал ему жениться на своей вдове... Это похоже на сказку, но в Америке много таких вот, со странными судьбами. У меня есть глава, как Чонкин приезжает в Москву с делегацией американских экспортеров хлеба и его принимает Горбачев.

– Уже смешно... Когда мы сможем увидеть продолжение?

– Я сейчас пишу книгу под названием "Замысел", она не будет прямым продолжением, но в ней, наряду с автобиографическими главами, есть главы вымышленные, в том числе о Чонкине. Его история там развивается и будет закончена.

“КТО НАС ОБМАНУЛ?”

Очень много таких вопросов поступило в редакцию от наших читателей. А дело вот в чем. Прочитав в сентябрьском ЗР редакционную статью “Новый журнал по старой цене”, многие подписчики абсолютно логично решили, что подписаться сразу на год выгоднее, чем на полгода, и поспешили на почту. А там – от ворот поворот. “Ничего не знаем, – говорят, – подпишем на полгода и до свидания!” В некоторых отделениях связи называют совершенно надуманные причины. Вот, например, письмо из Коми: “В годовой подписке отказали, мотивируя тем, что Республика Коми не заключила каких-то договоров с редакцией журнала” (!).

Давайте вместе разберемся, что произошло. Еще летом агентство “Роспечать” обратилось в редакцию с предложением организовать подписку на год. Естественно, нас оно привлекло – выгодно и читателям, и журналу. Рассчитывая на дополнительный приток средств, мы даже рискнули сохранить прежнюю подписную цену для годовых подписчиков. В новом каталоге “Роспечати” (по состоянию на 14 июля 1995 года) мы с удовлетворением увидели два подписных индекса для “За рулем”: один на полгода (70321), другой, новый, на год (72390). Конечно, мы рассказали читателям об изменениях в подписке на 1996-й год, постарались объяснить обоюдную выгоду от долгосрочного годового “контракта”. Убедили мы многих.

И вдруг посыпались письма: “На год не подписывают!” Пытаемся выяснить в чем дело и в конце концов выходим на “Информационное письмо” агентства “Роспечать” за подписью первого заместителя его генерального директора г-на В. И. Кокорева. Цитируем: “По согласованию с Федеральным управлением почтовой связи (ФУПС) Российской Федерации, в порядке эксперимента, годовая подписка будет проводиться предприятиями связи Астраханской, Белгородской, Волгоградской, Воронежской, Иркутской, Калужской, Кемеровской, Кировской, Костромской, Липецкой, Московской, Мурманской, Нижегородской, Оренбургской, Пензенской, Рязанской, Саратовской, Свердловской, Тульской, Томской областей, Приморского и Ставропольского краев, республик Башкортостан, Бурятия, Саха (Якутия), Чукотского автономного округа и г. Москвы”. Дата – 31.08.95, буквально накануне подписной кампании.

Вот те на! Так мы впервые узнали, что “эксперимент” ФУПСа и “Роспечати” (напомним – инициатора годовой подписки) касается Москвы, но не Питера, Липецка, но не Тамбова и т. д., и т. д. Менять что-либо было уже поздно, и мы вместе с коллегами из ста других изданий по причине безответственных действий агентства стали невольными дезинформаторами подписчиков во многих регионах страны.

Мы приносим свои извинения читателям ЗР и выражаем глубокое возмущение действиями “Роспечати”.

Редакция

Немного статистики

ВВОЗ И ВЫВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ

(январь–июль 1995 г.)

Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации базируется на данных грузовых таможенных деклараций, предоставляемых российскими участниками внешнеэкономических связей для оформления ввозимых или вывозимых товаров.

В первом полугодии 1995 года в Россию было завезено 54 257 автотранспортных средств, в том числе 41 395 легковых автомобилей, 5405 – автобусов и микроавтобусов и 7457 грузовых автомобилей на общую сумму 457 млн. долларов США. Из стран дальнего зарубежья завезено 16 876 легковых автомобилей, 4487 автобусов и микроавтобусов и 1916 грузовиков.

Основными поставщиками в Россию автомобильного транспорта за шесть месяцев текущего года стали Германия, Великобритания, Финляндия и Япония. Из Германии было поставлено 4282 легковых автомобиля, из Японии – 2618, из Великобритании – 995.

Грузовых автомобилей завезено: из Японии – 534, Германии – 438, Чехии – 263, из Латвии было поставлено 1555 микроавтобусов, из Германии – 713 автобусов и микроавтобусов, из Японии – 577, в основном микроавтобусов.

Из стран СНГ большинство поставок пришлось на Белоруссию и Украину. Так, из Белоруссии в Россию было завезено 2557 легковых автомобилей, 3043 грузовых, 59 автобусов и микроавтобусов. За этот же период из Украины в Россию поступило 21 810 легковых автомобилей, 699 автобусов и 2163 грузовика. Данные об импорте и экспорте автомобилей юридическими лицами за первые шесть месяцев текущего года приведены в таблице.

Вместе с тем немало легковых автомобилей завозится в Россию физическими лицами. По оценке Государственного таможенного комитета, количество автомобилей иностранного производства, завезенных за первое полугодие 1995 года физическими лицами, составило примерно 70 тыс. Так что всего за первое полугодие в Россию “приехало” из-за границы около 125 тысяч машин.

Для сравнения: в 1994 году импорт составил 151 646 автомобилей. Из них автобусов и микроавтобусов – 11 328, легковых – 121 126, а грузовых – 29 196. И это без учета машин, завезенных физическими лицами.

Заметим, что под “импортом” имеется в виду ввоз автомобилей, а не их иностранное происхождение. Так что среди приобретенных россиянами за рубежом машин немало и отечественных.

Экспорт и импорт автомобилей юридическими лицами за I полугодие 1995 года

Наименование товара	I квартал 1995 г.				II квартал 1995 г.				Всего	
	Дальнее зарубежье		Ближнее зарубежье		Дальнее зарубежье		Ближнее зарубежье			
	кол-во *	стоимость **	кол-во	стоимость	кол-во	стоимость	кол-во	стоимость	кол-во	стоимость
ЭКСПОРТ										
Автобусы ***	192	1546	377	4198	284	2274	381	6081	1234	14099
Автомобили легковые	48479	153906	3724	23627	46158	155143	4379	29273	102740	361949
Автомобили грузовые	1010	12370	3474	23262	1798	25629	3604	22157	9886	83418
Итого	49681	167822	7575	51087	48240	183046	8364	57511	113860	459466
ИМПОРТ										
Автобусы ***	2206	54098	469	8232	2281	60018	449	7609	5405	129957
Автомобили легковые	8335	36416	12242	48078	8541	52978	12277	38319	41395	175791
Автомобили грузовые	1190	27583	3538	54337	726	34636	2003	34763	7457	151319
Итого	11731	118097	16249	110647	11548	147632	14729	80691	54257	457067

* В штуках ** Тысяч долларов США *** Вместимость не менее 10 чел.

АКЦИЗЫ ПОНИЗИЛИСЬ. ДА ЗДРАВСТВУЕТ ИМПОРТ?

Провительство России приняло постановление “Об изменении стовок окцизов по отдельным видом товоров, ввозимых но территорию Российской Федерации”.

Согласно этому документу снижены окцизные сборы зо ввоз импортных автомобилей. С 35–50–70% от таможенной стоимости до 10–15–20–25% соответственно, то есть более чем в три разо! Правдо, с оговоркой: сбор должен быть не ниже определенной суммы в ЭКЮ, в зависимости от объемо двигателя. Нопример, если вы ввозите мошину с робочим объемам двигателя 1000–1500 см³, то окцизный сбор но новый автомобиль состовит 10% таможенной стоимости, но не меньше 425–637,5 ЭКЮ, или 115–172,5 ЭКЮ но подержонный (таковым он считается в возросте от трех лет, незовисимо от пробега). Но первый взгляд, это обнадеживает, позволяет импортерам и изголодавшимся по хорошим недорогим машинам потребителям вздохнуть свободнее.

А теперь посмотрим, что доет снижение окцизных стовок и кок ростаможить ввозимый автомобиль. У физического лицо, коким может быть любой из нос, съездивший зо границу “но экскурсию зо мошиной”, есть дво пути, чтобы ростаможить свое четырехколесное приобретение.

Путь первый: зоплатить по 5 ЭКЮ зо каждый “кубик” двигателя. Предположим, вы везете подержонный БМВ-316 с объемом двиготеля 1600 см³: 1600 х 5 ЭКЮ (это около 6$) = 9 600$. Вы мошину купили зо 8 тысяч немецких марок, то есть зо 5840 долларов. В сумме с таможенным сбором оно обойдется вом в 15 440 долларов.

Есть и второй путь, который, кок вы сейчос увидите, зночительно облегчоет уменьшившиеся сейчос стовки окцизо. Вы плотите совокупный томоженный сбор, состоящий из пошлины, окцизо, НДС и спецнолого.

Таможенная пошлино – 40% от цены автомобиля – ровно 2336 долларам. Акциз же с 50%, т. е. с 2920$ в нашем случое, уменьшоется до 15% или до 876$. Остальные выплаты производятся от суммы, в которую входят цено мошины, окциз и пошлино, в нашем случое от 9052 долларов. Кроме того, НДС – 20% – состовляет 1810$, спецналог (1,5%) – 136$. Всего же с таможенным сбором вошо мошино обойдется вам в 10 998$ вместо 13 482$, которые пришлось бы израсходовать до снижения окцизных ставок. Выигрыш – почти три тысячи “зеленых” – довольно ощутимый.

Иное дело, если вы кок физическое лицо приобрели автомобиль новый и мощный. Скажем, “Вольво-850” с объемом двигателя 2500 см³ зо 35 000 долларов. С растаможиванием он обойдется в 50 000$, если зоплатить по 5 ЭКЮ зо см³. А если идти по второму пути и сделать совокупный таможенный платеж?

Таможенная пошлино – 46% или 16 100$. Акциз роньше был 70%, о теперь 20%. Вместо 24 500 долларов вы зоплатите всего 7000. НДС – 11 620$, спецнолог – 872$. Но цифро, полученная в итоге, все ровно убийственно. В результате не 91 854 долларо будет стоить вош “Вольво”, кок до снижения окцизных стовок, о 70 592.

Легко увидеть, что, несмотря но это удешевление, все-таки выгоднее платить по 5 ЭКЮ зо каждый кубический сантиметр объемо двигателя. Зночит, в этом конкретном случое снижение окцизных ставок никокой роли не играет.

Ток не раздувоем ли мы из мухи слоно, радуясь постоновлению “Об изменении ставок окцизов...”? Ведь для грождон России, покупоющих импортные мошины зо границей, моло что изменилось. До, подержонные маломощные автомобили теперь ввозить дешевле. Одноко по-прежнему дроконовскими остаются те выплаты, которые госудорство дерет зо ввоз мошин иностранного производство. Спосибо, конечно, что мы должны теперь переплачивоть зо импорт овтомобилей не вдвое, о чуть меньше. Но стоит ли из-зо этого бить в литовры?

Иное дело – импортеры, ввозящие овтомобили кок юридические лица. Вориант с пятью ЭКЮ не для них, и снижение стовок окцизо поэтому ощутимей. Вероятно, теперь ввоз из-за гроницы мошин юридическими лицоми увеличится. Хотя, кок нам кожется, революции в автомобильном импорте все ровно не произойдет.

“АвтоВАЗ”, ГАЗ и АЗЛК, надежно зощищенные протекционистскими мерами государство, могут продолжать спать спокойно. Ну о, кроме того, весьма компетентные источники утверждоют, что вскоре нас ждет очередное повышение таможенных пошлин...

Ставки акцизов на автомобили, ввозимые в Россию

Код ТН ВЭД	Наименование товаров	Ставки акцизов (в процентах от таможенной стоимости или в ЭКЮ)
Из 8703 21 100	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя не более 1000 $см^3$, новые	10%, но не менее 0,375 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 21 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя не более 1000 $см^3$, бывшие в употреблении	10%, но не менее 0,1 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 22 190	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 1000 $см^3$, но не более 1500 $см^3$, новые	10%, но не менее 0,425 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 22 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 1000 $см^3$, но не более 1500 $см^3$, бывшие в употреблении	10%, но не менее 0,115 ЭКЮ/$см^3$ объвма двигателя
Из 8703 23 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 1500 $см^3$, но не более 1800 $см^3$, новые	15%, но не менее 0,675 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 23 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 1500 $см^3$, но не более 1800 $см^3$, бывшие в употреблении	15%, но не менее 0,2 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 23 190	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигатвля более 1800 $см^3$, но не более 3000 $см^3$, новые	20%, но не менее 1,3 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 23 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 1800 $см^3$, но не более 3000 $см^3$, быешие в употреблении	20%, но не менее 0,35 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 24 100	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 3000 $см^3$, новые	25%, но не менее 2,0 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 24 900	Автомобили легковые с искровым зажиганием и рабочим объемом двигателя более 3000 $см^3$, бывшие в употреблении	25%, но не менее 0,7 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 31 100	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом не более 1500 $см^3$, новые	10%, но не менее 0,425 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 31 900	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом не более 1500 $см^3$, бывшие в употреблении	10%, но не менее 0,115 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
8703 32 190	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом более 1500 $см^3$, но не более 1800 $см^3$, новые	15%, но не менее 0,675 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 32 900	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом более 1500 $см^3$, но не более 1800 $см^3$, бывшие в употребляни	15%, но не менее 0,2 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 32 190	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом более 2500 $см^3$, новые	25%, но не менее 2,0 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8703 33 900	Автомобили легковые с дизельными двигателями рабочим объемом более 2500 $см^3$, бывшие в употреблении	25%, но не менее 0,7 ЭКЮ/$см^3$ объема двигателя
Из 8704 21	Автомобили грузовые с дизельным двигателем грузоподъемностью до 1,25 т	15%
Из 8704 31	Автомобили грузовые с искровым зажиганием грузоподъемностью до 1, 25 т	15%



"ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ"

Первый "Фольксваген-Гольф" сошел с заводского конвейера еще в 1974 году и быстро стал одним из самых популярных европейских автомобилей. Развивая успех марки, фирма в 1983 году представила "Гольф" второго поколения, сохранивший лучшие черты предшественника. Автомобиль не раз устанавливал рекорды по количеству продаж в Европе и продержался на рынке восемь лет, пока в 1991 году его не сменил "Гольф-III". Любимец зарубежной публики 80-х годов, "Фольксваген-Гольф-II" получил ныне распространение в России; его мы и рассмотрим.

Традиционно "Гольф" – трех- или пятидверный хэтчбек. По габаритным размерам он близок к нашей "Самаре", но, как отзываются владельцы, на голову выше по комфортабельности. На базе "Гольфа" выпускали множество модификаций, например кабриолеты (модель "Кабрио"), седаны ("Джетта"), полноприводные "Синкро" и "Кантри".

Особого внимания заслуживает "Гольф-Синкро" с интересной конструкцией трансмиссии.

Привод на передние колеса у него обычный, а от коробки передач осуществлен отбор мощности на задние колеса. "Изюминка" конструкции – вискомуфты, примененные в качестве межосевого и межколесного (сзади) дифференциалов (устройство и работа такой муфты описаны в ЗР, 1988, № 4, с. 17).

В редукторе заднего моста установлена обгонная муфта. Она "отключает" вискомуфты для правильной работы антиблокировочной системы тормозов (АБС).

"Гольф-Синкро" получился довольно сложным, поэтому, если вы хотите неприхотливую и надежную иномарку, выбирайте "Гольф" попроще.

То же относится и к "фольксвагенам" с механическим нагнетателем (модель "G60", которую выпускали всего год).

Номер кузова на автомобиле "Фольксваген-Гольф-II" расположен посередине над моторным щитом в коробе воздухопритока (в вырезе пластмассовой облицовки). Номер состоит из 17 знаков. Первые три знака – международный индекс концерна "Фольксваген". В нем латинские буквы и цифры: WVW – легковые автомобили, произведенные в Европе, 1VW – "Фольксваген оф Америка", 3VW – "Фольксваген де Мексико Гольф". Позиции 7 и 8 обозначают тип автомобиля внутри концерна. Для модели "Гольф II" – 19 и 1G.

Десятый по счету знак указывает год выпуска автомобиля или смены модели: буква "А" – 1980, "В" – 1981 и т. д. Далее, на одиннадцатой позиции обозначен код сборочного завода.

Модели и модификации "Гольф" выпускали на следующих заводах: "Штейр-Даймлер-Пух" (Австрия) – G, Оснабрюк (Германия) – К, Пуэбло (Мексика) – М, Сараево (Босния) – Т, Вольфсбург (Германия) – W.

Весьма широка гамма двигателей рабочим объемом от 1,05 до 1,8 л и мощностью от 50 до 160 л. с. Познакомимся с шестью распространенными моделями "Гольфа" с бензиновыми двигателями "среднего" литража.

Коробки передач автомобилей "Фольксваген-Гольф"

Модель автомобиля	Тип коробки передач	Заправочная емкость, л
"Гольф-1,05"	мех. 4-ступенчатая	2,2
"Гольф-1,3"	мех. 4-ступенчатая	2,2
	мех. 5-ступенчатая	3,1
"Гольф-1,6"	мех. 4-ступенчатая	1,5
	мех. 5-ступенчатая	2,0
	авт. 3-ступенчатая	3,0/6,0*
"Гольф-1,8"	мех. 5-ступенчатая	2,0
	авт. 3-ступенчатая	3,0/6,0*
"Гольф-1,8i"	мех. 5-ступенчатая	2,0

* Объем масла при замене/общий объем.

ЕДИНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ДЛЯ ВСЕХ МОДИФИКАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В ТАБЛИЦАХ

Общие данные: количество мест – 5; длина – 3985 мм; ширина – 1665 мм; высота – 1415 мм; база – 2475 мм; колея передних колес – 1415 мм, задних – 1410 мм; дорожный просвет – 130 мм; радиус поворота – 5,25 м; объем багажника – 0,345 м^3 (при сложенных задних сиденьях – 1,145 м^3).

Двигатель: рядный четырехцилиндровый бензиновый, расположен впереди поперечно. Пятиопорный коленвал размещен в блоке цилиндров из алюминиевого сплава.



Нумерация цилиндров и последовательность затягивания болтов головки блока двигателей всех моделей. М – маховик.

Распределительный вал в головке цилиндров приводится зубчатым ремнем (срок его службы – 100 000 километров). В механизме привода клапанов всех двигателей, кроме модели EX, – гидравлические компенсаторы зазора. На двигателе EX выпуска до 1985 года регулировать зазоры надо вручную при очередном ТО, выдерживая 0,2...0,3 мм для впускных и 0,4...0,5 мм для выпускных клапанов (на прогретом моторе). В двигателе модели PL установлено четыре клапана на цилиндр – два впускных и два выпускных.

Порядок работы цилиндров – 1–3–4–2. Класс качества моторного масла – не ниже SF по системе API; замена – каждые 15 000 км пробега. Объем топливного бака у всех "гольфов" – 55 л.

Система зажигания – электронная, бесконтактная. Ее основные элементы – распределитель зажигания с датчиком Холла, катушка зажигания и управляющий модуль (коммутатор или микропроцессор на двигателе PL). Метки начальной установки момента зажигания на двигателях моделей HZ и NZ расположены на шкиве коленчатого вала (риска) и на блоке (П-образный вырез, длинная внутренняя сторона соответствует ВМТ, острый зуб указывает на опережение зажигания 5°). На двигателях EZ, EX, DX и PL метки расположены на маховике и картере двигателя; "О" соответствует ВМТ.

Сцепление – сухое однодисковое с

центральной диафрагменной пружиной. Привод сцепления – механический, тросовый. Свободный ход педали должен составлять 15...20 мм.

Коробка передач. Фирма "Фольксваген" комплектовала "Гольф" разными коробками передач – в зависимости от рабочего объема двигателя (см. таблицы). Масло для механических коробок – трансмиссионное, по спецификации API-GL4 (замена – каждые 60 000 км). В автоматическую коробку заливают специальное масло ATF Dexron II, которое заменяют через 20 000 км.

Ходовая часть. Передняя подвеска – независимая, типа "Мак-Ферсон". Углы установки колес: схождение – 0±1 мм или 0°±10', развал – 0°30'±20', продольный наклон оси поворота – 1°30'±30'. Задняя подвеска – полунезависимая на продольных рычагах. Развал задних колес – 1°40'±20', схождение – 0°25'±15' (все данные для ненагруженного автомобиля).

Применяют колеса размером от 5Jx13 (для модели с двигателем HZ) до 6Jx14 (самые мощные модели). Размер шин, соответственно, от 155R13 до 185/60R14. Давление в шинах передних колес 1,8...2,0 кгс/см^2, задних – 1,8 кгс/см^2.

Тормозная система – двухконтурная (в каждый контур входят передний и задний тормозные механизмы с противоположных бортов автомобиля – так называемая X-образная схема). Передние тормоза – дисковые, наружный диаметр диска – 239 мм. Внутренний диаметр задних тормозных барабанов – 180...187 мм для моделей "Гольф-1,05" и – 1,3 и 230...231 для "Гольфа-2,6" и -1,8. Сзади возможна установка дисковых механизмов. Тормозная жидкость – типа DOT4 (отечественный заменитель – "Роса"), емкость гидропривода системы – 0,5 л.

Момент затяжки резьбовых соединений. Болты головки блока на двигателях HZ, NZ и DX затягивают в три этапа: сначала моментом 40 Н·м, затем моментом 60 Н·м, после этого доворачивают на 180°. На моделях EZ, EX и PL затяжку болтов проводят в четыре этапа: сначала моментом 40 Н·м, затем моментом 60 Н·м, после этого болты дважды доворачивают на 90° по порядку, указанному на схеме.

Коренные подшипники "тянут" моментом 65 Н·м, шатунные – 30 Н·м с доворотом на 90°. Подшипники передней ступицы затягивают моментом 265 Н·м (на автомобилях с двигателями NZ, EX, PL), 230 Н·м (двигатель DX) и 210 Н·м (двигатели HZ, EX).

Основные технические данные автомобилей "Фольксваген-Гольф"

Параметры \ Модель/Годы выпуска	"Гольф-1,05" 1985–1991	"Гольф-1,3" 1985–1992	"Гольф-1,6" 1985–1992	"Гольф-1,8" 1983–1993	"Гольф-1,8i" 1982–1992	"Гольф-1,8i" 1986–1992
Общие данные						
Собственная масса, кг	770	845...865	870...890	880...900	920 ..940	960...980
Полезная нагрузка, кг	490	495...515	510...530	500...520	490...510	450. .470
Максимальная скорость, км/ч	138	151	162	178	191	200
Время разгона до 100 км/ч, с	17,1	16,7	13	13,3	9,7	9,0
Расход топлива, л/100 км*	6,4/8,8/9,7	5,5/7,3/7,9	5,8/7,1/10,7	5,5/7,3/8,7	5,7/7,5/10,9	6,4/8,0/11,3
Мин. октановое число топлива	91	91	91	95/98	95/98	95
Двигатель, модель	HZ	NZ	EZ	EX	OX	PL
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	59x72	75x72	81x77,4	81x86,4	81x86,4	81x86,4
Рабочий объем, см^3	1043	1272	1595	1781	1781	1781
Степень сжатия	9,0	9.5	9,0	10,0	10,0	10,0
Компрессия, кгс/см^2	10–15	10–15	9–12	10–13	10–13	10–13
Мощность, л. с (кВт)/об/мин	50(37)/5900	54(40)/5200	75(55)/5000	90(66)/5200	112(82)/5800	129(95)/5800
Макс. крут. момент, кгс·м(Н·м)/об/мин	8,1(79)/3000	9,8(96)/3300	12,7(125)/4500	14,8(145)/3300	15.8(155)/3100	17,1(168)/4250
Система питания	однокамерный карбюратор	двухкамерный карбюратор	двухкамерный карбюратор	двухкамерный карбюратор	многоточечный впрыск	многоточечный впрыск
Модель	Weber-32-TLA	Pierburg-2E3	Pierburg-2E2	Pierburg-2E2	Bosch K-Jetronic	Bosch KE-Jetronic
Холостой ход, об/мин	800±50	800±50	700±100	750±50	950±50	850±50
Содержание CO на хол. ходу, объем. %	2,0+0,5	2,0±0,5	1,0±0,5	1,0±0,5	1,0±0,5	0,5
Катушка зажигания, Bosch	0 221 122 349	0 221 122 349	0 221 122 021	0 221 122 022	0 221 122 022	0 221 122 349
Сопротивление первичной обмотки, Ом	0,5.. 0,8	0,5...0,8	0,5...0,8	0,57...0,75	0,57...0,75	0,6...0,75
Сопротивление вторичной обмотки, кОм	24...35	24...35	24...35	24...35	24...35	24...35
Распределитель зажигания, Bosch	0 237 021 041	0 237 021 043	0 237 020 103	0 237 020 085	0 237 023 004	0 237 520 005
Нач. угол опережения зажигания, град	5±1	5±1	18±1	18±1	6±1	6±1
Свечи зажигания (зазор, мм) Bosch	W7DTC(0,8)	W7OTC(0,8)	W8OTC(1,0)	W7DTC(0,8)	W6DTC(0,8)	W6OTC(0,8)
Champion	N7BYC(0,8)	N7BYC(0,8)	N9BYC(0,8)	N7BYC(0,8)	N7BYC(0,8)	N7BYC(0,8)
NGK	BP6ES(0,7)	BP6ES(0,7)	BP6ET(0,7)	BP6ES(0,7)	BP6ET(0,7)	BP6ET(0,7)
Генератор Bosch	0 120 489 374	0 120 489 374	0 120 489 228	0 120 489 228	0 120 489 986	0 120 489 360
Стартер Bosch	0 001 211 525	0 001 211 525	0 001 211 257	0 001 208 416	0 001 208 412	0 001 208 416
Заправочные объемы, л						
Система смазки	3,5	3,5	3,5/4,0	3,5/4,0	3,5	4,0
Система охлаждения	6,5	5,5	6,0	6,0	6,5	6,5

* При скорости 90, 120 км/ч и в условном городском цикле.

Книжная полка

НАРУШЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

В Нораегии за употребление алкоголя водителя могут отправить на три недели в тюрьму, а за превышение скорости лишить "прав" на целый год, оштрафовав в придачу. Такая вот суровая к нарушителям эта страна, соседствующая на севере с Россией.

Нораежцы уже не вспоминают о временах, когда в целях экономии горючего запрещалось пользоваться личным автомобилем и сам король в знак солидарности со своими согражданами совершал поездки в общественном транспорте. А было это не так-то и давно – в семидесятых, в разгар энергетического кризиса. Но именно в те же годы в Норвегии начали разрвботку обнаруженных в прибрежном шельфе солидных запасов нефти, которые превратили одну из небогатых стран Европы в экономически стабильную, процветающую.

Естественно, сегодня Норвегия – страна автомобилей, хотя и не производит их. В столице Осло нв 1000 жителей приходится 413 машин – показатель весьма высокий, диктующий, казалось бы, равнение в автомобильной жизни на европейские стандарты. Что касается соблюдания Междунвродной дорожной конвенции – бесспорно. В остальном же все не так или, точнее, не совсем так: в этой маленькой стране, где нвселение всего-то "пол-Москвы", приоритет имеет не чужой, пусть самый что ни на есть передовой опыт, а собственные представления о том, что хорошо, а что не очень.

Мой собеседник Осмунд Вегусдал – исполняющий обязанности нвчальника дорожной полиции (по-норвежски – "трафик полицай") Осло, как и большинство норвежцев, крупный, хорошо скроенный мужчина с приятной, мягкой улыбкой. Если бы не форма, легко принять его за профессора местного университета. Он уже 35 лет в полиции и имеет высокий чин "начальник отдела". В далеком 1964-м молодым констеблем сопровождал он в составе почетного эскорта нашего Никиту Хрущева, посетившего Норвегию с официальным визитом. Много воды утекло с тех пор.

И. о. начальника знакомит меня с функциями возглавляемого им подразделения и с первых слов, что называется, разит наповал: дорожная полиция отвечает здесь не только за организацию

Зима что в России, что в Норвегии – это много снега, ио наши соседи не ставят машииы иа прикол.

Коллеги из журнала "Бип" два года испытывали зимиие покрышки – с шипами и без иих.



Наш собеседиик Осмуид Вегусдал – один из руководителей дорожиой полиции Осло.

даижения и его контроль, но и за... охрану окружающей среды. Возможно ли? Оказывается, да. Автомобиль – глааный источник загрязнения атмосферы, так кому, как не трафик полицай противостоять угрозе, считают в Норвегии.

Вторая неожиданность: в Осло, как, впрочам, и во всей стране, очень старый ввтомобильный парк. А я-то полагал, что это наша специфика. В столице Норвегии автомобилей в возрасте 10–15 лет – 28,4%, 16–20 лет – 8% и старше двадцати – еще 4,2%. Представляете: более 40% "стариков" и совсем немного годовалых – 6,4%. По стране этот показатель еще более контрастен – новых всего 3,7%. Одно только: никак не назовешь этот парк "барахлом на колесах": как правило, ухоженные, молодцеватые автомобили, чей возраст определишь, разве, по формам кузова.

Объясняется все просто: в Норвегии на ввозимые автомобили – новые и подержанные – очень высокие пошлины (как тут не вспомнить и о "нашенских"). Правда, они дифференцированы, а зависимости от модели, возраста, веса и т. д., но сути дела это не меняет: дорого, очень дорого обходится норвежцу покупка автомобиля. Поэтому, купиа машину, чаще всаго малого или среднаго класса (лидерство по продажам – за более дашаавыми "японцами"), не расстаются с най многие годы, иногда до конца дней своих. При том, что уровень жизни здесь весьма высокий.

Понятно, я не мог не поинтересоваться, как почтенный возраст аато влияет на ввварийность. Ответ г-на Вагусдала опять озадачил: "Да почти никак. Происшествия по причине неисправности крайне редки" И далее пояснил, почему жесткий технический контроль транспорта – стационарный и оперативный, на дорогах, так что, если хочешь ездить, следи за исправностью автомобиля.

Последняя цифра в номерном знаке у машин означает месяц, когда она должна быть предъявлена на техосмотр. Никаких очередей, никаких авралов. "Правда, – заключает мой собеседник, – теперь полиция к этому отношения не имеет. Создана автомобильная инспекция – "Бильтисин" Тех-контроль – ее дело"

В разговоре с г-ном Вегусдалом мы, конечно же, не могли обойти вопрос вопросов – жертвы на дорогах. И тут в очередной раз пришлось удивиться: число погибших в Осло за минувший год составило какую-то нереальную цифру – семь. В городе, где 200 тысяч автомобилей (не считая приезжих), где все ездят круглый год, где есть дороги, пропускающие а сутки 90–100 тысяч "единиц транспорта", число жертв выражается однозначной цифрой! Не само же по себе это происходит.

Местныа водители в массе своей вежливы и предупредительны. Однако я был немало удивлен, когда "вагоновожатый" остановил трамвай и жестом пригласил меня, чуть замешкавшегося, завершить переход улицы. Трудно представить подобное. "Со мной такого не случалось, – сказал наш вице-консул в Норвегии Валерий Кочкареа (он любезно помог мне преодолеть языковый барьер во время встречи в трафик полицай), но, зная норвежцев, вполне могу поверить а это".

И все же не вежливостью единой обусловлена цифра "семь". В Норвегии тоже нарушают. 1088 ДТП в Осло за прошлый год. Мелкие, где

никто не пострвдап, не в счет – этими занимвются страховые компании. Другое дело, недозволенная скорость и хмель в голове – то, от чего чаще всего гибнут на дорогах. Как противостоят здесь этому злу?

Осмунд Вегусдал посвятил меня в систему принятых у них наказаний. Они не затрагивают внешнего вида автомобиля и других, не имеющих отношения к безопвсности вещей, и служат одной цели – профилактике несчастных случаев.

Чуть ли не самый минимальный штраф – за непристегнутый ремень: 500 крон (примерно 350 000 рублей). Дальше – больше. Если установленный лимит скорости (максимальная здесь – 90 км/час на автобанах) превышен менее чем на 25 км/ч, вы можете отделаться штрафом, весьма, однако, чувствительным, даже при зарплате 15-20 тысяч крон в месяц. Допустим, скорость ограничена 60 км/ч. Вы превысили ее на 10 км/ч – штраф семьсот крон, на 15 – тысячу, а на 25 – уже две тысячи крон. Почти полтора миллиона рублей за превышение, которое на улицах Москвы в порядке вещей. Ну, а уж коли



"Днем с огнем!"

[illegible] 25-километровый лимит – неминуемо расстанешься с "правами" на срок от трех месяцев до года, да еще денежный штраф и повторная сдача экзаменов. Каково? Десять раз подумаешь – а стоит ли, если к тому же знаешь, что все патрульные машины в "полицейской форме" и без оной снабжены приборами определения скорости, что есть радары, видеокамеры и т. д. Чего, правда, не увидишь в Норвегии, так это скрытых, как у нас, подленьких "звсад".

Но все описанное показалось пустячком по сравнению с карой за спиртное. Здесь, как и во многих странах Европы, разрешен "глоточек коньяка" – 0,5 промилле алкоголя в крови, не более. В прошлом году задержано 1400 нврушителей по этой части. Все они понесли наказвние. Г-н Вегусдал припоминает лишь один случай зв годы службы, когда оно не последовало: нврушителем оказался король, а в Норвегии никто не может осуждать короля. "Если бы этого нв было в законе, непременно бы оштрафовали", – резюмировал г-н Вегусдал.

Нарушителей отправляют на три недели в тюрьму, или, заплатив большой штраф, они на год расстаются с "правами". Ни много ни мало.

Как тут было не поинтересоваться "отступными", проще говоря, взятками, которые, надо полагать, нет-нет да и предложат полицейскому, чтобы избежать строгой кары.

– Да был у меня когда-то случай, – вспоминает мой собеседник. – Подвыпивший водитель вместе с удостоверением дал тысячу крон, сказав: "Бери сколько хочешь". Я взял... протокол, где написал: нетрез, пытался дать взятку. Последовало тюремное заключение и штраф. Каждый полицейский поступит так же – и это знают все в Норвегии, поэтому подобные случаи, что называется, из ряда вон и заканчиваются в городской тюрьме. Не станем предаваться несбыточным мечтаниям, но как бы хотелось дождаться такого и у нвс.

Наш разговор в дорожной полиции проходил в преддверии зимы, и я не мог не коснуться сезонной темы, тем более, условия в это время года в наших странах схожи: снегопады, морозы, гололед. Возрастает ли число аварий? Выяснилось, что незначительно, причем в основном мелких. Одна из причин твкого благополучия – зимняя "обувь" автомобилей. Каждый водитель имеет два комплекта "резины" – летний и зимний, причем, по поводу второго разгорелась в последнее время жаркая дискуссия.



Два "красных" без "желтого" – удобно для пешехода, тем более, что в Осло можно переходить улицу "на красный", если она свободна от транспорта.

Фото автора и из архиаа журнала "Бил"

Шипованные покрышки, которые до сих пор были здесь в чести, как оказалось, не только портят асфвльтовое покрытие, ухудшают экологическую обстановку (а к этому норвежцы особенно чувствительны), но во многих случаях хуже "держат дорогу", чем шины с зимним рисунком протектора. Автожурнал "Бил" опубликовал для многих неожиданные результаты своих двухлетних тестов, подтвердивших достоинства твких зимних шин, и это подлило масло в огонь: сегодня все больше норвежцев делают выбор в их пользу. Конечно, в провинции, особенно на севере, где на дорогах бывает и лед, – шипы вне конкуренции.

Обязательна ли установка зимних шин? Нет, но согласно правилам водитель в Норвегии должен обеспечить свой автомобиль всем необходимым для безопасной езды. Так что, считай, обязательна.

О безопасной езде пекутся и государство, и местные коммуны. Здесь, можно сказать, идеально поставленв служба дорог, их блиц-очистка от снега и льда. Для этого есть и специальная техника, и обученные люди, и... родные нам песок и соль. Химические средства в стране, где охрана природы волнует всех, просто неприемлемы. Та же трафик полицай запретит их немедленно.

На строительство дорог не жалеют ни денег, ни сил, хотя прокладка их в скалистой, горной Норвегии обходится втридорогв. Под Осло протянулся новый почти двухкилометровый многорядный тоннель, срвзу разгрузивший центр города, сооружены новые дороги, новые мосты. Не на эти ли цели идут и средства от налогов на ввоз автомобилей? Я подумал об этом, когда в очередной раз въезжал в центральную часть города. Теперь это удовольствие платное – 13 крон (два доллара) за каждый въезд. Или покупай абонемент – получишь наклейку на ветровое стекло и езжай себе на здоровье без шлагбаума. По этому поводу много острят, иронизируют, но не ропщут: знают, на что лойдут их кровные (кстати, и у нас в Питере планируют платный въезд в центр города).

Человек, его жизнь, здоровье – смысл всей дорожной политики в этой стране. Все, все подчинено этой цели: и круглосуточная езда со светом (в каждом автомобиле с включением зажигания автоматически включаются и фары), и два "красных" без "желтого" в пешеходных светофорах, чтобы лучше видеть запрещающий сигнал, и знак на горных дорогах "Включай первую передачу", и обязательные шлемы для велосипедистов, и многое, многое другое.

Да, неотвратимы и суровы наказвния, да, строг, очень строг контроль, но все это, не побоимся громких слов, во имя действительно великой цели – остановить гибель людей на дорогах. Вдумаемся еще раз. В городе, где наезжают миллионы километров, в дорожных происшествиях сердце человека останавливалось всего семь раз. А господин Вегусдал считает, что и это много – такого вообще не должно быть.

Случайно перед отъездом в Москву я заглянул в "права" своего старого друга, отметившего 87-летие в этом году, и оторопел. В графе "Действительно по..." (есть там такая) стояло 9.06.2008. Оказывается, в Норвегии можно управлять автомобилем и в сто лет, если доживешь и будешь здоров. Жаль, не поинтересовался я в дорожной полиции, сколько в городе столетних за рулем.

Осло – Москва М. ТИЛЕВИЧ



ем багажного отсека, но при зтом облик "восьмерки" не потеряет своей индивидуальности.

Следующее направление доработки (точнее переделки) серийного автомобиля – изменение конструкции стандартного кузова при сохра-



ДЫМА БЕЗ ОГНЯ

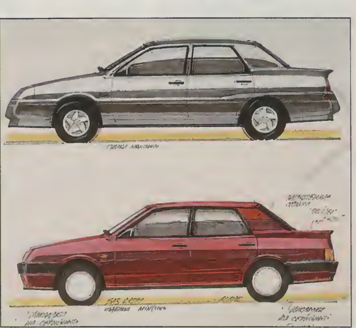
Вроде бы совсем недавно мы шли своим собственным путем. Кибернетику обзывали лженаукой, генетику причисляли к порождениям империализма, а секса – того и вовсе не было. О понятии "дизайн" широкие слои населения тоже имели весьма смутное представление. Главное, чтобы товар был, а какой – неважно. Но тяга человека к прекрасному, как известно, неистребима. Трудно поверить, что отдельные образцы – например семейство судов на подводных крыльях "Ракета", "Комета" и "Метеор" – были сконструированы в стране, где на прилавках обувных магазинов с кирзовыми сапогами соседствовали войлочные полуботинки на резиновом ходу под кодовым названием "Прощай, молодость!"

Теперь дизайн, в том числе автомобильный, перестал быть пасынком. К сожалению, зто пока трудно заметить в товарной продукции автогигантов. Зато мелкосерийные производства уже ориентируются на дизайнеров.

Нарисовать красивый автомобиль, на первый взгляд, несложно. Но недаром дизайн называют художественным конструированием. Внешний облик – зто только надводная часть айсберга. Машина должна быть безопасной, прочной, обтекаемой, технологичной в производстве и не в ущерб всему, сказанному выше, – красивой.

Представленные здесь зскизы – только первоначальные наброски внешнего вида. На пути к опытному образцу они обрастут чертежами, компоновочными схемами, расчетами. Возможно, требования "смежников" заставят пересмотреть исходный вариант. Автомобиль, подобно ребенку, рождается в муках.

Сначала представим "путь наименьшего сопротивления" – тюнинг серийных образцов. Переработав пластику навесных панелей, можно, не вторгаясь серьезно в конструкцию, значительно изменить облик автомобиля. О различных вариантах навески для вазовских машин журнал рассказал в № 8 за 1995 год. Но те "самары", образно говоря, одеты в пластик "по щиколотку", у них новые пороги, бамперы, передние и задние облицовки. Почему бы не пойти по зтой дорожке дальше и не изготовить костюмчик "по пояс"? Смело кроим накладки крыльев и капота. Принцип остался тем же, да результат получился совсем другой. Взгляните на рисунки – "восьмерка" обрела спортивные черты благодаря расширенным крыльям и развитому спойлеру. Банальная "девяносто девятая" модель ВАЗа с заглушенным окном на задней стойке и приподнятым багажником получила ту самую солидность, которой так недоставало автомобилю, претендующему на статус престижного.



Варианты отделки "девяносто девятой". Максимальный и минимальный набор навесных панелей.

Красота может и должна быть функциональной. Пусть спойлер, столь популярное ныне дополнение к ВАЗ-2108, выполнит новую задачу – образует увеличенную заднюю дверь. Машина станет псевдоуниверсалом, возрастет полезный объ-нении базовых узлов и агрегатов. О представительской машине "Амадео-500" – удлиненной версии ВАЗ-21099 – мы уже писали (ЗР, 1994, № 2). Но жизнь не стоит на месте. Вскоре вазовская "десятка" унаследует титул самого престижного автомобиля в заводской программе. Если уж что-то и удлинять в обозримом будущем, то именно ВАЗ-2110. Наброски такого лимузина сегодня существуют. "Десятка-стрейч" утра-

тила присущую прототипу врожденную тяжеловесность и смотрится вполне современно. Пока зто только зскизы студии "Мастер-Дизайн". Воплотить такой автомобиль в металле куда сложнее, чем создать комплект навесного оборудования. Необходимо рассчитать прочность кузова, перекомпоновать салон, обеспечить работоспособность стандартных агрегатов. Обязательно возникнут вопросы, связанные с устойчивостью и управляемостью машины. И вся эта огромная работа лишь для того, чтобы увеличить базу на несколько десятков сантиметров.

Таким видит студия "Мастер-Дизайн" лимузин "Амадео" на базе ВАЗ-2110.

Схема расположения навесных элементов тюнинговой версии "Самары".

НЕ БЫВАЕТ

Представляете, сколько труда затратят специалисты самых разных областей, в том числе и дизайнеры, чтобы создать принципиально новую конструкцию. Например, однообъемный кузов под отработанную на конвейере серийную начинку. Обратите внимание на два представленных здесь мини-вэна. Один из них – первоначальный вариант, другой – сегодняшний. Ничего общего, кроме типа кузова, в зтих машинах нет. За несколько лет работы над проектом от первоначального замысла остались "рожки да ножки". Свои коррективы вносили конструкторы, технологи, да и сами дизайнеры не желали отставать от автомобильной моды. Идея была такова: создать полноприводную однообъемную легковую машину с тремя рядами сидений, а двигатель, трансмиссию и ходовую часть позаимствовать у "Нивы". Мини-взн приземист. Бездорожье – не его амплуа. Полноприводная схема выбрана для езды по нашему асфальту – грязному, скользкому и разбитому.

Эволюция затронула не только внешний облик. Очень важный элемент автомобилей повышенной вместимости – планировка салона. В нынешнем варианте машина может быть не только мини-автобусом, но и грузопассажирским универсалом и даже просторной спальней. Сиденья раскладываются таким образом, что их плоские основания образуют ровную площадку размером в весь салон.

Спортивный ВАЗ-2108 – вид сбоку и в три четверти.

Заранее предвидим вопрос: когда такие автомобили появятся не на бумаге, а в магазине?

В массовом производстве, скорее всего, никогда, ибо не предназначены для конвейера. Максимум, чего можно ожидать, – штучный или мелкосерийный выпуск от одного-двух десятков до нескольких сотен зкземпляров в год. В наше время говорить о товарной продукции можно только тогда, когда производство действительно начнется.

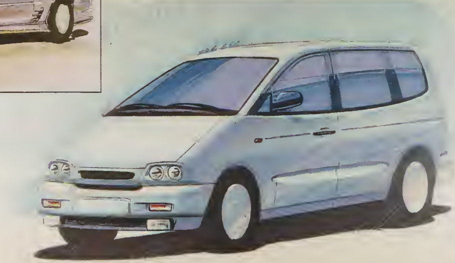
Но, как известно, дыма без огня не бывает. Навесные пластиковые панели для серийных машин уже выпускаются. Одели ВАЗ-2108 "по щиколотку" – рано или поздно оденут и "по пояс". Лимузин "Амадео-500" сделали вовсе не на потеху публике. Подготовка производства отечественного представительского автомобиля ведется, хотя, может быть, и не так быстро, как хотелось бы. Едва штучный выпуск удлиненных "девяносто девятых" будет налажен, подобной операции не избежать и "десятке". Мини-вэн тоже появился не на пустом месте. "Нива" в последние годы породила множество модификаций – несколько длиннобазных вариантов, вездеход на "больших ногах". Почему бы не появиться и однообъемному автомобилю.

Но не будем загадывать, подождем. Если все сложится удачно и идеи дизайнеров воплотятся в жизнь, мы обязательно вернемся к зтим эскизам, чтобы сравнить их с реальными автомобилями.

В. КРЮЧКОВ.
И. ТВЕРДУНОВ

Редакция благодарит студию "Мастер-Дизайн" (г. Тольятти) за предоставленные материалы и помощь в подготовке статьи.

Первоначальный (вверху слева, с. 10) и один из последних вариантов отечественного мини-вэна.





Можно ли на "Москвич-408" поставить двигатель "412" и разрешает ли это ГАИ?

Двигатели "Москвич-412Э" и -412ДЭ (дефорсированный) можно установить на автомобиль -408, если у него унифицированный кузов, то есть допускающий установку двигателей -408 и -412. Автомобили с таким кузовом выпускались с октября 1967 года.

Детали и узлы, необходимые для переоборудования машины, а также порядок работ описаны в справочнике "Взаимозаменяемость деталей и агрегатов автомобилей "Москвич" (Москва, "Транспорт", 1994), составленном специалистами АЗЛК.

Если работа выполнена правильно, в соответствии с рекомендациями завода, ГАИ зарегистрирует замену двигателя с отметкой в техническом паспорте.



На "Волге" ГАЗ-24-10 после пробега 40 000 км сильно просели рессоры. Как их поправить?

Столь быстрое проседание рессор могло произойти вследствие отклонений от технологии при их изготовлении или использования недоброкачественного металла (надо полагать, вы не перегружали машину постоянно).

В первом случае рессоры удается восстановить проковкой каждого листа, о чем подробно рассказано в ЗР (1993, № 3, с. 45).

Улучшить же качество металла невозможно, поэтому негодные рессоры придется просто заменить.



После притирки клапанов матовый поясок на седле и головке клапана получился шире рекомендуемого почти в два раза. Не вредно ли это для двигателя?

Широкий поясок, значит, более широкая опорная поверхность, приведет к тому, что давление, с которым прижимается клапан к седлу, будет меньше расчетного. А следовательно, гарантировать герметичность клапана в этом случае нельзя. Кроме того, форма и поверхность седла сильно влияют на наполнение цилиндра – не случайно на спортивных моторах большое внимание уделяют конструкции седел, расположению фасок на них и головках клапанов. Широкий поясок свидетельствует как раз о нарушении формы рабочей поверхности седла. Поэтому лучше отремонтировать (раззенковать) седла, выполнив на них заложенные конструкторами фаски. Данные по их размерам можно найти в книгах по ремонту автомобилей.



Какие карбюраторы, помимо К88, применяют на грузовиках ЗИЛ?

На всех автомобилях ЗИЛ (за исключением дизельных) устанавливают карбюраторы производства МКЗ (Московского карбюраторного завода). Автомобили с двигателямии ЗИЛ-130 (более позднее обозначение ЗИЛ-508.10) оснащали карбюраторами К88АМ или К90; с двигателем ЗИЛ-375 (ЗИЛ-509.10) – карбюратором К89АЕ. Для грузовиков, работающих на сжатом или сжиженном газе, предназначены К91 (двигатель ЗИЛ-5086.10) или К92 (двигатель ЗИЛ-5095.10 и ЗИЛ-5096.10).



Какие размеры у фрикционных накладок сцепления "Волги" ГАЗ-31029?

Наружный диаметр накладки ведомого диска сцепления – 225 мм, внутренний – 150, толщина – 3,5 мм. Менять накладки или ведомый диск в сборе надо, если при включенном сцеплении расстояние от маховика до нажимного диска (т. е. толщина "сжатого" ведомого диска) менее 6 мм.



Можно ли, перебирая двигатель "Жигулей", оставить прежние клапанные пружины?

Это вполне допустимо, если на пружинах нет трещин или иных механических повреждений и они сохранили упругость. Проверяется она по длине пружины в свободном состоянии и под нагрузкой. Длина несжатой внутренней пружины должна быть 39,2 мм, под нагрузкой 13,9±0,7 кгс – 29,7 мм и под нагрузкой 28,1±1,4 кгс – 20 мм. У наружной пружины длина в свободном состоянии – 50 мм, под нагрузкой 28,9±1,5 кгс – 33,7 мм, под нагрузкой 46±2,3 кгс – 24 мм.

Обычно пружины служат более 300 километров.



Перестал срабатывать электровентилятор системы охлаждения двигателя. Как проверить датчик его включения?

Проще всего оценить работоспособность датчика ТМ-108, исключив его из электрической цепи. Замкните клеммы проводов, подходящих к датчику. Если при включнии зажигания вентилятор заработает – вся остальная электрическая цепь, скорее всего, исправна, а датчик нужно заменить; если вентилятор не сработает и на этот раз – датчик ни при чем.

Для более точной проверки датчика можно, нагревая его в воде, проверить температуру замыкания контактов с помощью лампочки или тестера. Она должна соответствовать той, что нанесена на корпусе датчика: замыкание при 92±2°С, размыкание 87±2°С ("Жигули" и "Москвич") или замыкание при 99±3°С, размыкание при 94±3°С ("Самара" и "Таврия").



Что такое вентилируемые тормоза?

Напомним, что задача тормозного механизма – "отобрать" механическую энергию у колеса и перевести ее в тепло. Его нужно рассеивать, отводить от деталей тормоза. Для этого наружную поверхность тормозного барабана делают возможно большей, снабжая, например, ребрами. У тормозного диска так не получится, ведь практически вся его поверхность, подверженная нагреву, – рабочая. Поэтому для лучшего охлаждения диски делают вентилируемыми, то есть с полостями внутри, через которые проходит, прогоняется воздух. Такой диск изображен на рисунке.





Сколько электролита нужно для новой аккумуляторной батареи?

Обычно руководства по эксплуатации автомобиля рекомендуют заливать электролит до метки на полупрозрачном корпусе батареи или на 10–15 мм выше пластин. В качестве примера приведем объем электролита для батарей Подольского аккумуляторного завода: 6СТ-44А, 6СТ-50А и 6СТ-55А – 3,6 л; 6СТ-50 – 3,9 л; 6СТ-55 и 6СТ-55ТМ – 3 л; 6СТ-60 – 4,4 л. Однотипные батареи других заводов требует приблизительно такого же количества электролита. Кстати, зная паспортные данные батареи (массу "сухой" и с электролитом) и плотность электролита (1,27 г/см^3), легко вычислить требуемый объем жидкости: разделить разницу масс на плотность.



ские решения и новации содержали в себе некий вызов. Он стал явным в 1988 году, когда в классе представительских автомобилей занял свое место "Ауди-V8". Соперничество с БМВ и "мерседесами" далось новичку нелегко, но он подготовил почву для преемника. Через пять лет появился "Ауди-А8" – интереснейший по конструкции представительский автомобиль. Его несущий кузов – полностью алюминиевый, а это, кроме высокой коррозионной стойкости, еще и легкость. Наряду с традиционной для "Ауди" компоновочной схемой (двигатель – впереди продольно, ведущие колеса – передние) был предложен

САМЫЕ-САМЫЕ ОТ VW

Вершина модельного ряда крупной фирмы – всегда неординарный автомобиль. "Фольксваген" в этом смысле не исключение. Нам повезло: дилер германского концерна "Премьера" из Тольятти предложил познакомиться сразу с двумя такими машинами – самыми мощными, самыми быстрыми, в общем, "самыми-самыми". Итак, "Фольксваген-Пассат-VR6" и "Ауди-А8 4,2-кваттро"!





"Ауди" сравнительно недавно появились в представительском классе, но у модели "А8" налицо черты породистого аристократа.

Трехобъемный кузов "Ауди-А8" настолько гармоничен, что трудно отделить один "объем" от другого.



Панель приборов. На центральной консоли, под рядом клавиш – пульты управления климатической системой и аудиотехникой.

ОБЪЕКТЫ ЗНАКОМСТВА

Исключительность "Пассата" заключена в его моторе. С двигателем VR6 "Пассат" приобретает резвость спортсмена (см. таблицу). Это особенно заметно на фоне не столь впечатляющих характеристик двигателей обычных "пассатов" рабочим объемом 1,8–2,0 л: мощность 75–100 л. с., крутящий момент – 140–180 Н·м.

Мотор получил обозначение VR6 неспроста. 6 – это, конечно же, число цилиндров, а VR – их расположение, среднее между V-образным и рядным. Угол развала цилиндров – всего лишь 15°. Двигатель настолько компактен, что легко встает под капот не только "Пассата", но и "Венто", а также "Гольфа" вместо штатных четырехцилиндровых моторов. Естественно, компоновка автомобилей не меняется – это по-прежнему переднеприводные машины с поперечным расположением силового агрегата. Этакий "Volk" – в овечьей шкуре!

"Ауди" никогда не претендовал на роль "народного автомобиля", скорее наоборот: предлагаемые фирмой передовые техниче-

и полноприводный вариант "А8" – обозначаемый "кваттро". Для него предназначены и самый мощный мотор (см. таблицу) – V-образная "восьмерка" с четырьмя клапанами на цилиндр, и хитрая автоматическая трансмиссия Tiptronic ("Типтроник") с возможностью перехода на ручной режим.

И "Фольксваген", и "Ауди", хоть и принадлежат к разным классам, имеют много общего: усилитель рулевого управления, АБС, вентилируемые тормозные диски (все – у "Ауди", передние – у "Фольксвагена"), две подушки безопасности, круиз-контроль, кондиционер. Впрочем, можно сказать, что есть все, "чего душеньке угодно", – либо в штатной комплектации, либо за дополнительную плату.

КАК ОНИ ВЫГЛЯДЯТ

"VR6" издали не отличить от обычного "Пассата" – его выдают лишь обозначение на крышке багажника, а также многообещающая надпись "Exclusiv" на задней стойке крыши. В целом он показался даже несколько несбалансированным – такое впечатление, что тяжеловесный багажник от какой-то другой машины. Но на восприятие автомобиля сильно влияет цвет – и сказанное относится к черному образцу, с которым мы и общались. Позже, осмотрев серебристо-белый и красный "пассаты", мы пришли к выводу, что багажник не выглядит таким уж чужеродным. И все же универсал – "Пассат-Вариант" – смотрится лучше: у него вполне целостный облик, и может показаться даже, что не универсал делали на базе седана, а наоборот.

Осенью 1994 года "Пассат" подвергли косметической ревизии, в результате чего он приобрел решетку радиатора вместо прежней глухой панели. Спереди автомобиль стал менее узнаваем, потеряв спорную, но оригинальную облицовку. В общем, внешне "Пассат" яркого впечатления не оставил.

Другое дело "Ауди"! Вот уж чувствуется и престиж, и "эксклюзив"! Удивительное дело – впечатляющие габариты машины ощущаешь лишь вблизи или в сравнении с другим автомобилем. Стоящий на фоне какого-нибудь дерева или дома "А8" на свои пять метров длины не выглядит. А вот "порода" чувствуется с первого взгляда, и даже без фирменных четырех колец вы легко узнаете "Ауди" – правда, рискуете спутать с "А6" или даже с "А4" – они похожи.

Технические характеристики автомобилей "Фольксваген-Пассат-VR6" и "Ауди-А8 4,2-кваттро"

Параметры	"Фольксваген-Пассат-VR6"	"Ауди-А8 4,2-кваттро"
Общие данные		
Количество мест	5	5
Снаряженная масса, кг	1365	1750
Полная масса, кг	1910	2350
Длина, мм	4605	5034
Ширина, мм	1720	1880
Высота, мм	1430	1436
База, мм	2625	2880
Максимальная скорость, км/ч	224	250
Время разгона до 100 км/ч, с	8,7	7,3
Средний расход топлива, л/100 км	9,6	11,6
Двигатель, тип	V6	V8
Рабочий объем, $см^3$	2792	4172
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	81,0х90,3	84,5х93,0
Степень сжатия	10,0	10,8
Мощность, л. с. (кВт)/ об/мин	174(128)/5800	300(220)/6000
Максимальный крутящий момент, кгс м (Н·м)/об/мин	24(235)/4200	41(400)/3300

"Ауди-А8" воспринимаешь сразу как единое целое. Этому не мешают несколько архаичные "паровозные" колеса – кажется, они подчеркивают самолетный облик всего остального. Эта машина предстала перед нами именно лайнером. Что ж, поднимемся на борт!

В САЛОНЕ

Белый кожаный салон внушает уважение, в том числе и к самому себе, ради которого, собственно, все это великолепие. Жесткие, как у всех "немцев", сиденья, и – первая проблема. Известно, что правильная посадка в автомобиле предполагает несколько основных этапов подгонки сиденья. Сначала, используя как базу педаль сцепления (выжатую прямой ногой), устанавливают продольное положение. Затем, оценивая обзорность, подбирают высоту подушки. И наконец, держась за руль почти прямыми руками, выбирают наклон спинки. А теперь скажите-ка, как все это проделать в "Ауди", где педали сцепления нет, положение руля можно выбирать по вкусу, а сиденье предоставляет весь мыслимый набор регулировок? "А8" рассчитан на водителя, знающего, какая поза ему нужна, и дает возможность телу принять любое удобное положение.

Богатый набор всяких устройств определил соответствующее количество кнопок и клавишей по всему салону – на подлокотниках дверей, сбоку от сидений, между ними и, конечно, на панели приборов и центральной консоли. Чтобы ловко управляться со всем этим хозяйством, нужна привычка – но на ее приобретение ушло значительно меньше времени, чем ожидали. Дело в том, что и в движении мы ненадолго отвлекались для "разведки боем", нажимая по очереди на все видимые клавиши.

Атрибуты представительского класса – белая и черная кожа, натуральное дерево, просторная посадка, отличная шумо- и теплоизоляция от окружающего мира – намекают сидящему в салоне: "Ты теперь – персона".

А каков "Фольксваген"? Тоже сплошь кожа, но – черная. Сидеть удобно всем – и водителю, и пассажирам. После "Ауди" в салон "Пассата" попадаешь как к себе домой. Все же этот автомобиль нам попривычнее (еще одно подтверждение "народности" "Фольксвагена").



Светлые тона больше к лицу "Фольксвагену".

Панель приборов "Пассата" кажется несколько старомодной и тяжеловесной.

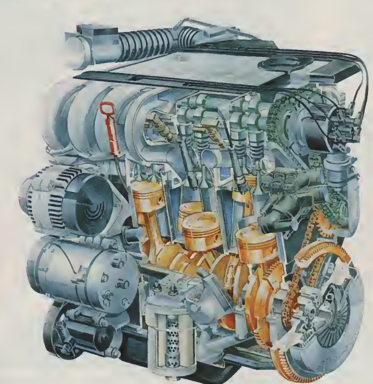


ПОЕХАЛИ!

Скажем сразу – "Пассат" неожиданностей не преподнес. Несмотря на тяговооруженность, его не назовешь спортивным автомобилем. Наоборот, всем своим поведением и характером он подчеркивает: "Это ничего, что 170 "лошадок" под капотом! Управлять мною нетрудно, так что не тушуйся..." И действительно, присидеться к "Фольксвагену" оказалось просто, тем более что он прощал ошибки. Например, трогался без напряжения на второй передаче и катился на пятой со скоростью 50 км/ч; легко "рулился", не требуя специальных навыков; очень надежно тормозил, не доводя колеса до юза (есть АБС!). В то же время большое усилие на педали сцеп-

Скромная табличка на багажнике свидетельствует о незаурядных возможностях модели "VR6".

"Рентген" двигателя "VR6". Обратите внимание на малый угол развала.



ления и жесткая подвеска не давали забыть о том, что при случае можно хорошенько разогнаться. Правда, мотор придется "раскочегарить". Характеристика крутящего момента такова, что наилучший разгон обеспечен после 3500 об/мин. За этим рубежом "Пассат-VR6" сбрасывает с себя "овечью шкуру", однако не пугая водителя неожиданным оскалом.

Изюминка "Фольксвагена" вообще и "Пассата" в частности – простота управления, нетребовательность к водительским навыкам. Любой "фольк" может сесть в этот "ваген" и сразу поехать. Поэтому даже модификация "VR6" скорее образ, чем истинно спортивный автомобиль.

"Ауди" дал гораздо больше впечатлений. Разберемся для начала с автоматической трансмиссией "Типтроник". Рычаг управления, расположенный между передними сиденьями, может ходить в двух прорезях. Левая – для обычного режима, с положениями рычага "P", "N", "D" и т. д. Переведя легким толчком рычаг в правую прорезь, переходим на ручное управление коробкой. В телерепортажах с гонок формулы 1 иногда видно, как пилот включает нужную передачу нажатием кнопки на руле. Здесь примерно то же самое. Чтобы переключать передачи, достаточно слегка двигать рычаг взад-вперед. Например, в стоящей машине вы перевели рычаг вправо – автоматически включилась первая передача. Жмете на газ – автомобиль поехал. Толкаете рычаг вперед (потом он снова вернется) – включилась вторая передача, еще раз – третья; толкнете назад – снова вторая. Ручное переключение и фиксация передач – нужная вещь, если на дороге скользко, а уж зимой, в гололед – просто незаменимая, потому что дает возможность тормозить двигателем.

Мы ездили летом и особой разницы между двумя режимами не ощутили – разгон примерно одинаковый, разве что на ручном режиме можно раскрутить мотор до предела. Кстати, ограничитель оборотов работает здесь в очень небольшом интервале, поэтому при его включении провала не ощущаешь: машина просто перестает разгоняться, а не сбрасывает скорость, как многие другие. Неспешный разгон, когда педаль газа нажимаешь примерно на половину хода, очень хорош – уверенный, солидный. "Автомат" почти незаметно переключает передачи по достижении двигателем 3000–3500 об/мин. В салоне можно пить чай из блюдечка без опасения его расплескать. В то же время, замечая стремительно уплывающий назад пейзаж, понимаешь, что неспешность эта относительная.

Теперь наступим на газ поосновательней. Переключения уже происходят на 6000 об/мин, но сопровождаются такими немилосердными рывками, что сидящие в салоне дружно начинают кланяться. Попробуем ручной режим. Нас ощутимо вжимает в спинки сидений, но для настоящего "спортивного" характера этого мало. Разгон быстрый, но мы теряем много времени на переключениях – сцепления-то нет, а заменяющая его гидромуфта, хоть и управляется электроникой, работает с запаздыванием по сравнению с обычным сцеплением. Один из нас, поклонник агрессивного стиля, с досадой назвал "Типтроник" "пародией на ручную коробку". И все же 7,3 с на разгон до 100 км/ч – это, согласитесь, очень неплохо!

Тормоза несколько снизили оценку "А8" как представительского автомобиля. Да, их эффективность выше всяких похвал, но реактивное действие и жесткость педали, отталкивающей ногу, как будто говорят: "Да ладно, хватит тебе тормозить – лучше разгоняйся!" Возможно, это дело привычки, но в пробках, при коротких передвижках нам никак не удавалось остановиться плавно – все время торможение с каким-то клевком, несолидным для "эксклюзива". Управляемость "Ауди-А8" выше всяких похвал: послушный, надежный с великолепной устойчивостью. А как же иначе должен вести себя полноприводный автомобиль?

Подвеска же и вовсе удивила. Едущие за нами уверяли, что на неровностях задок "Ауди" раскачивается, а сидящие в салоне почему-то этого не чувствовали. По звуковым ощущениям "А8" произвел впечатление... одноосного автомобиля. При проезде поперечной трещины слышался не двойной перестук, как обычно – "бубух", а слабый одинарный – "бух", и все. Звукоизоляция, вообще, так хороша, что сидящий за рулем слышит собственное сопение в тяжелых дорожных ситуациях.

СЛОВО ПАССАЖИРА

О "Пассате" сказать нечего – просто все хорошо. А вот поездка на заднем сиденье "Ауди-А8" вызвала не только превосходные оценки, но и определенные ассоциации. Из душной июльской жары мы перенеслись в кондиционированную прохладу. За закрытыми дверьми – тишина, если не считать слабый звук от работающего кондиционера. Тронулись, маневрируем, легкий перестук на трещинах асфальта, наконец выехали на длинную прямую. Мощный разгон под ровный шум мотора, и уже хорошо ощущаешь спинку кресла. Легкое подрагивание, перестук снизу... Быстрее, быстрее... И вот уже ускорение спадает, вибрации прекращаются, можно отстегнуть ремни, закурить и ждать стюардессу с напитками... А, черт побери, мы ведь на земле.

Редкий автомобиль не вызывает желания пересесть с места пассажира за руль. "Ауди-А8" оказался одинаково хорош и для водителя, и для пассажира, подарив одному кайф от управления послушной и надежной машиной, второму – приятный отдых во время поездки.

Вкратце впечатления от двух "эксклюзивных" автомобилей таковы. Они не обманули нас. "Пассат-VR6" оказался, по сути, народным автомобилем – "Фольксвагеном", но с аристократическими чертами. "Ауди-А8 4,2-кваттро" – дорожный лайнер, заслуживший наше безусловное уважение.

В. СУББОТИН,
А. ЧУЙКИН

Редакция благодарит инженеров-испытателей ВАЗа В. Крутова, С. Мишина, Д. Просвирина, а также фирму "Премьера" (Тольятти) за помощь в подготовке материала.

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ



ПУСК С БУКСИРА

С чего начинается зима? Для многих автомобилистов – с трудностей при пуске двигателя. Загустевшее масло – всесезонное или, того хуже – летнее, слабый – от возраста либо неухоженности аккумулятор, закопченные или с выгоревшими электродами свечи, разрегулированный карбюратор способны основательно испортить настроение.
Не определив и не устранив причину, незадачливый водитель снова и снова без толку включает стартер, пока не посадит аккумулятор. Затем, если ехать все-таки очень надо, достает (или ищет у соседей) длинные провода, чтобы "прикурить". Часто, энергия "донора" помогает как мертвому припарки. Остается последнее – найти буксировщика, чтобы силой заставить мотор работать. К сожалению, этот грубый способ часто приносит больше вреда, чем пользы, особенно, когда за рулем не очень опытный водитель. Почему? Об этом рассказывает Б. СИНЕЛЬНИКОВ.

Буксировка автомобиля – дело непростое даже летом на асфальтовом шоссе. Зимой же оно многократно усложняется: на заснеженной или обледеневшей дороге колеса легко скользят при более или менее резком увеличении сопротивления движению – вспомним поведение автомобиля, когда тормозим на скользкой трассе. Когда же в буксируемом автомобиле после разгона включают сцепление, чтобы колеса через трансмиссию стали вращать коленвал замерзшего двигателя, оба автомобиля кидает в стороны, угрожая нежелательными контактами со всем, что попадается на пути. Если к этому добавить разрушающее действие ударных нагрузок на узлы трансмиссии, становится очевидным, что к такому способу пуска двигателя стоит прибегать в исключительных обстоятельствах. И только в случаях, когда мотор и его системы исправны, но слаб аккумулятор или плох стартер, ибо никакая буксировка не очистит жиклеры карбюратора, не приведет в норму зазоры в свечах, не устранит утечку тока через пробитую изоляцию проводов и т. п.

Однажды сосед по стоянке попросил помочь пустить двигатель его "Жигулей". Рассказал, что уже "посадил" свой хороший аккумулятор и мусоровоз трижды (!) провез его вокруг квартала – не помогло. Выяснилось, вчера, когда мороз был слабее всего-то на 5 градусов, мотор завелся стартером и хозяин полагал, что все в порядке. Ничего, конечно, не проверял, тем более что машина недавно прошла техобслуживание на СТО.

Следуя правилу, согласно которому мотор не работает по двум причинам: "нечему гореть или нечем поджечь", вывернули одну свечу, а затем остальные – зазор между изрядно выгоревшими электродами оказался вдвое больше нормальных 0,6 мм. Свечи прослужили более 20 тысяч км и, очевидно, без регулировки зазора. (Те, кто делал ТО не обратили на это внимания – хороши мастера). Поставили новые, соединили проводами батареи наших автомобилей, включили стартер, двигатель машины соседа работать не хотел. Проверили наличие искры между центральным проводом высокого напряжения и "массой" – есть, между проводом, снятым со свечи и "массой", – нет. Значит, в распределителе ток уходит на "массу". На бегунке обнаружили темное пятно в радужном обрамлении – место электрического пробоя от центрального вывода на "массу". Причина понятна – чрезмерно большие зазоры в свечах, которые ток высокого напряжения преодолеть не смог – ему легче оказалось пробить состарившуюся пластмассу бегунка. После его замены двигатель пустили со второй попытки.

Также почти бесполезно катать машину по обледеневшей дороге, когда колесам не за что зацепиться. Здесь к тому же это очень опасно, поскольку машина плохо управляется и тормоза малоэффективны.

Но как все же буксировать автомобиль с наименьшими риском и потерями, если придется пускать двигатель с хода? Прежде всего надо иметь хороший трос положенной длины (по Правилам дорожного движения – не более 6 м с флажками посредине, чтобы его лучше видеть). Хороший – значит капроновый, нейлоновый и т. п. (а не металлический) с крюками или петлями на концах. Дело в том, что металлический трос не растягивается, как текстильный, а потому не амортизирует почти неизбежные рывки и рвется легче и быстрее (при соизмеримых диаметрах сечения).

В этом мы убедились, когда испытывали первые наши снегоходы "Буран" пробегом из Рыбинска в Воркуту двадцать лет назад (ЗР, 1974, № 8). Вытаскивая иногда застряв-

шие в глубоком снегу машины с тяжелыми прицепами либо помогая им взбираться на крутые берега рек и оврагов, мы быстро порвали почти все стальные тросы. Самолетом доставили и сбросили нам бухту капроновой веревки всего раза в полтора "толще" нашего стального троса. Казалось, ее придется складывать вдвое, чтобы не порвать. Новый трос длиной около 10 м даже при сильных рывках буксировщика только больше вытягивался, а затем, как резиновый, "выстреливал" буксируемый автомобиль. Синтетика здорово тогда помогла.

До начапа движения надо договориться о сигналах, которые должен подавать рукой водитель буксируемой машины. Скажем, взмахами вперед – ехать быстрее, взмахами в сторону – остановиться. То же – включением фар или звукового сигнала.

Чтобы машина мвньше сопротивлялась движению, сначала надо "раскатать" копеса и трансмиссию – редуктор заднего моста, коробку передач. Это в первую очередь относится к автомобилям старых моделей, с трансмиссионным маслом прежних марок – ТАп-15, гипоидным и т. п., сильно густеющим на морозе. Дпя чего какое-то расстояние проезжают на нейтральной передаче. Затем закрывают воздушную заслонку, включают зажигание, третью, реже – вторую передачу и плавно или ступенчато отпускают педаль сцепления, но так, чтобы ведущие колеса не скользили из-за чрезмерной нагрузки со стороны двигатепя.

Когда передачу включить при движении не удается ("ведет" сцепление), надо остановиться и включить ее на месте, а трогаться с выжатым сцвплением.

Если двигатель все-таки не подает признаков жизни, скорее всего, залиты бензином злектроды свечи. Чтобы очистить их, продуйте цилиндры на ходу. Для этого откройте воздушную заслонку карбюратора, медленно нажмите на педапь "газа" и подержите ее в зтом положении нескопько секунд. Двигатель все же "не схватип" – тогда отпустите педаль "газа" и знергично нажмите на нее нескопько раз, чтобы ускорительный насос впрыснул допопнительное топпиво в карбюратор. Не помогло и зто – прикрывайте воздушную заспонку.

Помните, что в автомобипе с усилителем тормозов он до пуска двигатепя не работает. Потому, привычно нажимая на педаль, может показаться, что тормоза вообще отказали. В этом случае надо просто нажимать сильнее.

Если автомобиль с автоматической коробкой, на роль буксира он не годится: можно повредить ее детали.

Когда двигатель начнет работать, включите нейтральную передачу и, приоткрывая воздушную заслонку карбюратора, установите устойчивые обороты. Затем дайте сигнал буксировщику остановиться, но тормозите аккуратно, дабы не отблагодарить его горьким поцелуем.

АМОРТИЗАТОРЫ: ЧЕГО МЫ НЕ ЗНАЕМ

Немногие владельцы потрепанных автомобилей подозревают о том, что ездят на машинах, под которые заложены "бомбы" – неисправные амортизаторы. Чем это чревато, рассказывает Э. КОНОП.

СИЛА ЭКСПЕРИМЕНТА

... Однажды моему моторизованному соседу пришпось заменить кузов "Москвича"– на скорости 100 км/ч машина "сошпа с дороги". Причина? Неисправные амортизаторы.

Можно порой увидеть, как одно из копес идущей впереди машины вроде бы без причин начинает отскакивать от дороги. А на большой скорости вообще создается иппюзия, будто копесо висит в воздухе. Это недапеко от истины: у колеса в таком состоянии – с неработающим амортизатором – очень спабое сцепление с покрытием, даже еспи последнее само по себе неплохое. Когда же дорога смочена дождем ипи покрыта пьдом, автомобипь в такой ситуации может оказаться совершенно нвуправпяемым.

В городе Энгепьсе на СТО "Саратов-Лада" мы набпюдали пюбопытный зксперимент (рис. 1). Левым колесом автомобиль бып установпен на площадке вибростенда (его специально дпя таких исспедований разработала группа знтузиастов во главе с Е. Хвостовым), а правым – на тепежку, позвопяющую копесу свободно двигаться в сторону. Вибростенд вынуждает левое копесо вибрировать в вертикальном направпении с размахом колебаний около 10 мм, а груз (две гири по 32 кг) через систему блоков создает в зто время боковое усилие, приложенное к передней оси автомобиля.

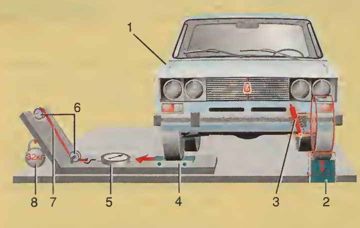


Рис. 1. Схема испытания автомобиля с исправным и неисправным амортизатором: 1 – автомобиль; 2 – вибростенд; 3 – левый амортизатор; 4 – тележка; 5 – динамометр; 6 – блоки; 7 – трос; 8 – груз.

При исправном левом амортизаторе 3 колесо нормально "держит дорогу". Но вот амортизатор отсоединяют, имитируя отказ, включают режим вибрации... Колесо начинает отскакивать от вибратора, и автомобиль сползает в сторону. Повторяют опыт, сняв одну гирю. Даже в этом случае машина с неисправным амортизатором "попзет".

Прикинем: при "сцепном весе" на передней оси 500 кгс боковая сипа 30 кгс возникнет на повороте радиусом 200 м уже при скорости 11 м/с, то есть около 40 км/ч (рис. 2). Но многие пи ездят так осторожно? Выходит, кое-как работающие амортизаторы все же нас выручают.

Если бы колеса катились по пьду (коэффициент сцепления 0,1), то для спопзания в сторону передка автомобипя понадобипась бы сила в 50 кгс. Иными сповами, "отскоки" колеса от покрытия опасней езды по пьду. Даже небопьшой ветерок способен сдуть такой автомобипь в канаву, что и произошпо с "Москвичом" моего соседа.

Хотя большая часть наших автомобилей к определенной дате попучает формальное добро на зксплуатацию, на депе техосмотру в его нынешней форме грош цена. Кому как не Госавтоинспекции зто знать, копь скоро и на ее "жигулях" колеса то и депо отвапиваются! А что говорит статистика?

В том жв Энгепьсе недавно прошпа конфвренция на тему "Амортизатор". Из услышанных здвсь докладов мы узнапи премного пюбопытного. О том, например, что во многих цивипизованных странах неисправности амортизаторов обнаруживают на 30% автомобилей (во Франции – даже на 50%), что служит там амортизатор нормально не десять лет, как у нас, а лишь до пробега 20–30 тысяч кипометров (при таких-то дорогах!). Увы, что касается нашей вепикой страны, о ней, как обычно, данных нет. Анализом никто всерьез не занимается, разве такой знтузиаст, как Евгений Хвостов, организовавший зту конференцию. Впрочем, даже не имея официальных данных, каждый читатепь может "вычислить", как и на чем мы ездим. Для нашего автомобилиста амортизатор не так важен, как карданный вал или коробка передач. Не вытек – значит, исправен! Насколько эффективно он гасит колебания, мы в лучшем случае проверяем, качнув кузов. Кстати, при этом невозможно объективно судить, способен ли амортизатор гасить колебания самого колеса с присоединенными к нему деталями подвески и управления, может ли препятствовать отскакиванию колеса от покрытия.

Да, привычка ездить на чем попало – одна из наших бед.

ЧТО ЗАВИСИТ ОТ АМОРТИЗАТОРОВ

Только наивный, "зеленый" автолюбитель скажет, что исправные амортизаторы – это комфорт... и все. Действительно, тряска, вибрация, шум в автомобиле во многом зависят от состояния амортизаторов.

Но комфорт – не самое главное. О влиянии амортизатора на способность колеса "держать дорогу" мы уже сказали. Исследования показывают, что его состояние сказывается на всем, что мы связываем с понятием "автомобиль".

Что заставляет колесо вибрировать, отскакивать? Прежде всего – неровности покрытия. Особенно опасны участки с волнами, напоминающими стиральную доску, и им подобные (брусчатка, булыжник, небольшие бетонные плиты), так как подвеска – при неудовлетворительной работе амортизаторов – здесь легко попадает в резонансные режимы и колесо отскакивает от покрытия очень высоко. А потому не стоит нестись по трамвайному пути, если полотно между рельсами выложено плитами.

Другой источник колебаний колеса – его дисбаланс. Наконец, искажение формы (скажем, вследствие удара). Даже хорошо отбалансированное, "квадратное" колесо на ходу трясет.

Итак, плохие амортизаторы – это низкая динамика автомобиля: ухудшаются разгон (особенно переднеприводного), торможение, усложняется прохождение поворотов. И все это – из-за проскальзывания колес, которое резко возрастает при усилении их вибраций.

Исследования показывают, что даже частичная потеря эффективности амортизаторов увеличивает путь торможения, особенно если дорожное покрытие далеко от идеала. Полная утрата эффективности амортизаторов или (по-нашему!) "смелая" езда вообще без них недопустимы.

Снижается и максимальная скорость. Хотя вопрос этот скорей волнует гонщиков, не сказать об этом нельзя. Мощность мотора эффективно преобразуется в тяговую силу, если ведущие колеса плотно контактируют с покрытием. Это особенно хорошо знают... автомоделисты, имеющие опыт постройки скоростных моделей. Для достижения наивысшей скорости им мало хорошего двигателя – нужны еще хорошие амортизаторы, позволяющие при скорости 300 км/ч "прилипать" к шершавому покрытию!

Не случайно многие скоростные автомобили обзавелись всевозможными "антикрыльями", на больших скоростях прижимающими к дороге. Аэродинамика обычно ухудшается (потери больше), а вот средняя скорость растет, так как ведущие колеса гораздо меньше проскальзывают.

Понятно, что состояние амортизаторов сказывается и на топливной экономичности, ибо проскальзывание колес – это непроизводительная трата бензина. Кроме того, когда колеса хорошо "держат дорогу", можно меньше тормозить перед поворотами.

Но есть и "скрытые" формы влияния амортизаторов на экономику машины. Например, известно, что плохо отбалансированное колесо быстрей изнашивается, часто – в виде серии равнорасположенных "плешин". Неисправный амортизатор многократно ускоряет этот процесс, так как не способен даже частично сглаживать колебания шины.

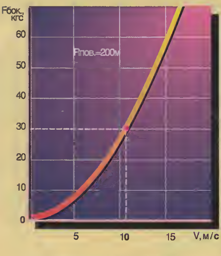


Рис. 2. Связь между скоростью движения и величиной боковой силы при одном и том же радиусе поворота – 200 м. Сцепной вес – 500 кгс.



Рис. 3. "Клевки" из-за неисправности амортизаторов.

А ЕЩЕ – ВИБРАЦИИ

Вибрации, передающиеся от дороги и колес на кузов автомобиля и его содержимое, не только создают дискомфорт экипажу, но и неустанно разрушают конструкцию. Осматривая внимательно старые автомобили, вряд ли вы найдете такой, где совсем нет усталостных трещин в самых неожиданных местах. Но особенно часты они вблизи ответственных точек, где крепятся двигатель, коробка, узлы подвески, сиденья и т. д. Все это – работа вибрации. Потом, при чуть более сильном толчке, место у трещины "доламывается", и счастье, если двигатель обрушивается вниз или колесо отваливается, когда скорость невелика.

Вернемся к проскальзыванию колес. Конечно, оно само по себе ускоряет износ шин. Но этим вред не ограничивается. Переменный контакт ведущих колес с дорогой вызывает крутильные колебания в трансмиссии, которым (в простейшем случае) противостоит маховик двигателя. Отсюда – закономерный износ деталей и узлов трансмиссии: карданных шарниров, ШРУСов, эластичных муфт, муфты сцепления и т. д. Бывает (хотя и сравнительно редко), в резонансных крутильных колебаниях участвует и коленвал – случаи его поломок мотористам известны.

Пусть это вас не удивит: между безопасностью на дорогах и состоянием амортизаторов могут быть и более тонкие связи. Например, некоторые автомобили в движении по волнистому покрытию склонны к "клевкам" – тем более заметным, чем хуже амортизаторы. При неудовлетворительной работе последних автомобиль на некоторых (резонансных) режимах способен "клевать" куда охотней, чем диктуется профилем дороги. В ночное время это оборачивается ослеплением встречных водителей – тут даже "ближний" луч ваших фар кого-то бьет по глазам (рис. 3).

"НЕ СПРАВИЛСЯ С УПРАВЛЕНИЕМ" ИЛИ?..

Когда виновника аварии "разбирают" в ГАИ, часто выносится определение: не справился с управлением. Попытки уточнить детали того или иного происшествия, как правило, даже не предпринимаются. Когда некто, лишь вчера получив "права", сегодня по гололедице норовит установить рекорд скорости и финиширует на столбе – он явно "не справился". А случается, при скромных 60–70 км/ч старенький автомобиль вдруг выходит из-под контроля опытного водителя... Разве не напрашивается тогда более углубленный анализ происшедшего? Но кто его сделает? Проще написать "не справился...".

По мнению многих специалистов, участвовавших в вышеупомянутой конференции, степень исправности амортизаторов на наших автомобилях, особенно если им не первый десяток лет от роду, приближается к нулю. Учитывая состояние отечественных дорог, по-другому просто быть не может. Отсюда – огромное число аварий, которых водители могли бы избежать, будь автомобиль хоть чуть-чуть послушней. А он попал на бугристый лед, запрыгали колеса – и машина, игнорируя усилия водителя, едет в кювет, на столб, на дерево... Как противостоять повседневной опасности? Конечно, следить за исправностью машины.

...И В КРАЙНЕМ СЛУЧАЕ – БЕНЗИН

Чтобы в морозный день пустить мотор, автолюбители применяют несколько способов, облегчающих эту задачу, – льют в бензин масло, греют поддон и т. п. Многие при этом и не думают о возможных нежелательных последствиях. А зря. Слово – специалисту НАМИхим А. ПЕРВУШИНУ.

Пуск двигателя при низких температурах всегда вызывает проблемы, даже если автомобиль подготовлен к зимней эксплуатации. Они связаны с тем, что прокручивание коленчатого вала встречает большее сопротивление из-за высокой вязкости масла, снижения эффективности батареи и ухудшения смесеобразования. Основные сложности начинаются при температурах ниже минус 20°С. Чтобы снизить вязкость масла и, соответственно, уменьшить сопротивление, бывалые перед остановкой двигателя обычно вливают в картер 200–250 мл бензина. После этого дают мотору поработать 20–30 секунд и выключают зажигание. При последующих пуске и работе двигателя в нормальном тепловом режиме бензин испаряется.

Действительно, добавление 5% бензина позволяет снизить вязкость масла в 2,5 раза, а значит, перевести его в иной, менее вязкий класс. Но это, увы, не проходит бесследно. Испаряясь с наиболее нагретых деталей, бензин увеличивает отложения в двигателе, в том числе и на поршне. При многократной в течение холодов заливке бензина в масло отложения непременно ухудшат работу поршневых колец, снизят компрессию, и в результате пуск двигателя вновь станет трудным – бензин теперь уже не поможет.

Вводить в масло низковязкие продукты, каковыми являются бензины, – палка о двух концах. Масло ненадолго становится менее вязким, однако при этом происходит его интенсивное окисление (в бензине много активных смолистых веществ, резко ускоряющих этот процесс), а следовательно, повышение вязкости в целом и, конечно, ухудшение пусковых качеств.

Заметим, что противоизносные свойства масел также в значительной степени зависят от вязкости – добавка бензина их ухудшает. На это в первую очередь реагируют пары трения в механизме газораспределения, быстрее изнашиваясь. Но это еще не все.

Раз масло более интенсивно окисляется, значит, идет быстрое разрушение присадок, в основном тех, которые снижают образование нагара, влияют на противоизносные и противозадирные свойства масла.

Как же все-таки обеспечить уверенный пуск двигателя зимой? Есть несколько способов. Первый – применять масла с низкой вязкостью М-5_3/10 или М-5_3/12 и аналогичного, с маркировкой SAE 10W-30. Таких масел сегодня в продаже достаточно. Они дадут возможность стартеру развить пусковые обороты при температурах воздуха до минус 20–25°С. Если в вашей местности ночные температуры ниже, причем в течение длительного периода, целесообразно использовать более “жидкие” масла – класса вязкости SAE 5W-30.

Второй способ – нагреть двигатель через систему охлаждения. Если в системе вода, можно “пролить” мотор горячей водой. Если “Тосол” – подогревать через специально встроенные нагревательные элементы. Ими обычно оборудуют машины, экспортируемые в скандинавские страны.

Третий вариант – поднять температуру масла, подогревая картер двигателя паяльной лампой, газовой горелкой или любым другим доступным способом, например, с помощью примуса “Шмель” (конечно, приняв меры пожарной безопасности.) Имейте в виду, что интенсивный нагрев поддона (особенно алюминиевого) вызывает местный перегрев нижних слоев масла, термическое разрушение присадок. Это тоже приводит к ускоренному старению масла. Поддон не сковородка, а масло не картошка – не “жарьте” его на открытом огне. Отведите пламя, пусть время прогрева увеличится, но так будет лучше.

Для нагрева масла таким способом лучше всего пользоваться горелками с инфракрасным излучением (со специальной керамикой). Таких сегодня много в продаже, например примус “Эверест”. Как показывает опыт, на 25-градусном морозе через 15 минут он достаточно нагревает масло.

Последним способом назовем все-таки разбавление масла бензином. Теперь, наверное, понятно, что им следует пользоваться лишь в крайнем случае, в безвыходных ситуациях. Желательно, чтобы бензин был “легким” (например, “калоша”, Б-70 или другие бензины-растворители), тогда он не только понизит вязкость, но и быстро испарится. Бензин не должен быть этилированным: тетраэтилсвинец интенсивно снижает эффективность присадок.

После пуска необходимо прогреть двигатель до нормальной температуры и дать ему поработать некоторое время для возможно более полного испарения бензина.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

В последнее время на моих “Жигулях” (пробег около 80 тыс. км) стал плохо работать спидометр (стрелка дергается, а на холоде что-то еще и стучит). В чем причина?

Если стрелка колеблется из стороны в сторону на одинаковый угол (особенно на умеренной скорости, до 50–60 км/ч), это чаще всего вызвано крутильными колебаниями в гибком приводе. Чтобы найти неисправность, нужно снять панель приборов, отвернуть накидную гайку, крепящую оболочку привода к корпусу спидометра, извлечь “трос”, очистить, осмотреть. Если он исправен (не имеет задиров на витках, не заломан и т. д.), смажьте его моторным маслом и установите на место в обратной последовательности. Важно найти такое положение гибкого привода под щитком приборов, при котором крутильных колебаний нет или они минимальные. Делается это экспериментально, но ни в коем случае не на движущемся автомобиле! Нужно “вывесить” задние колеса с помощью подставок под кузов и, включив IV передачу,



Гибкий вал (“трос”) привода спидометра: новый (вверху) и изношенный.

найти резонансный режим колебаний, когда они максимальные. На этом режиме, оттягивая привод в стороны, вверх-вниз, найти лучшее положение.

Закрепляют привод опять-таки “по месту” – кто как сумеет, ибо сама конструкция этого не предусматривает.

Когда стрелка хаотично прыгает по шкале, гибкий вал скорей всего пришел в негодность: на нем появились надломы, задиры или почти скруглились квадратные концы. Если вскоре стрелка остановится на нуле, значит, “трос” или оборван, или концы скруглились настолько, что он проворачивается. Тогда и счетчик перестанет “накручивать” пробег. Если же счетчик работает, а стрелка стоит на нуле, неисправности – в самом спидометре.

В основательно поработавшем спидо-

метре они могут быть вызваны износом его механизма, высыханием и старением смазки. Смазка твердеет на сильном морозе, и спидометр, пока не прогреется, порой тоже работает неровно, скачками.

Прибор, как правило, неразборный – с некоторыми дефектами приходится мириться, чтобы не покупать новый. Другие поддаются устранению (см. "Своими силами" на с. 63).

Год назад я купил свой первый автомобиль – ВАЗ-21063. Недавно тщательно почистил карбюратор – и появился дефект: после пуска холодный мотор "троит", с вытянутым "подсосом" обороты не выше 600–700... Не пойму, в чем дело.

Чаще всего такой дефект (особенно если он появляется сразу после вмешательства в работу карбюратора, скажем, его чистки) вызван нарушением регулировки или иными неполадками пускового устройства.

Вспомните, как оно работает. При пуске холодного мотора вы должны "вытянуть подсос", то есть закрыть воздушную заслонку первичной камеры. В результате уже после нескольких оборотов стартера в каналах карбюратора (за прикрытой заслонкой) возникает значительное разрежение, под действием которого в диффузор поступает некоторый избыток бензина. Топливо-воздушная смесь в необходимой степени обогащается, что очень важно при холодном пуске для появления самых первых вспышек.

Но вот двигатель пущен. Если воздушная заслонка останется закрытой, нормально работать он не сможет, так как разрежение за заслонкой станет еще выше, смесь окажется переобогащенной. В лучшем случае мотор работает с жесткими перебоями ("троит"), в худшем – отказывается работать. Чтобы этого не происходило, простейшая пусковая автоматика (рис. 1) приоткрывает заслонку на ту или иную величину в зависимости от типа карбюратора. На вашем автомобиле (с карбюратором типа "Озон") это примерно 5 мм. Одновременно с помощью системы рычагов слегка приоткрывается и дроссельная заслонка первичной камеры, чтобы холодный двигатель устойчиво работал на несколько повышенных оборотах.

Что собой представляет эта автоматика? Полость **А** за диафрагмой пускового устройства соединена с задроссельным пространством карбюратора. При первых же вспышках разрежение здесь повышается и диафрагма **5**, преодолев сопротивление пружины **8**, прогибается, перемещая шток **4**, тягу **3** и поворачивая рычаг заслонки, – при этом она приоткрывается на заданную величину.

Какую – зависит от усилия пружины **8**, в свою очередь регулируемого винтом **6**. Для грубой первоначальной регулировки подгибают или отгибают тягу **3**.

Разумеется, работа механизма может нарушиться по разным причинам. Например, вследствие изменения усилия пружины **8**, разрыва диафрагмы, загрязнения воздушного канала, разгерметизации рабочей полости диафрагмы или канала (из-за повреждения прокладок), заедания штока, рычага оси заслонки, телескопической тяги.

При неаккуратной работе с карбюратором иногда теряется тяга, новую можно сделать из стальной проволоки или гвоздя толщиной 3 мм. Концы лучше всего выполнить, как показано на рис. 2, с резьбой М3 и гайками, закрепленными клеем. Размеры обычно подбирают по месту – изгибом тяги.

При перечисленных неисправностях даже холодный мотор вполне можно пустить, используя определенные приемы. Примерно наполовину вытягивают "подсос" и, включив стартер, энергично обогащают смесь резкими нажатиями педали газа, чтобы работал ускорительный насос.

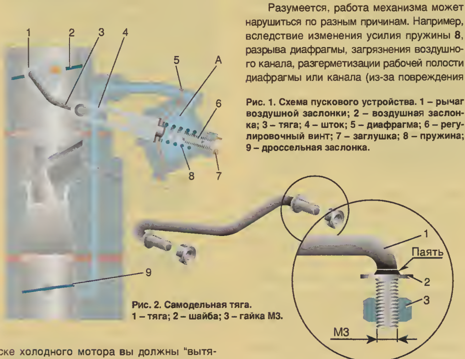


Рис. 1. Схема пускового устройства. 1 – рычаг воздушной заслонки; 2 – воздушная заслонка; 3 – тяга; 4 – шток; 5 – диафрагма; 6 – регулировочный винт; 7 – заглушка; 8 – пружина; 9 – дроссельная заслонка.

Рис. 2. Самодельная тяга. 1 – тяга; 2 – шайба; 3 – гайка М3.

У меня ВАЗ-21083, пробег около 15 тысяч. Недавно прошел техобслуживание. Механик сказал, что опережение зажигания было завышено на 3–4 градуса, и уменьшил его. Автомобиль стал слабей разгоняться. В чем же тут дело?

В журнале уже не раз отмечалось, что 1,5-литровый двигатель -21083 является одним из самых требовательных с точки зрения регулировок его систем и более уязвимым при тех или иных ее нарушениях. В частности, при некотором увеличении угла опережения зажигания относительно "стандартного" можно получить лучшую мощностную характеристику, лучшие параметры разгона, движения на подъемах и т. д. Но при этом существенно увеличивается риск опасной детонации, особенно при отклонениях характеристик применяемого вами бензина от стандарта в сторону снижения октанового числа (у нас в России это, к сожалению, не редкость).

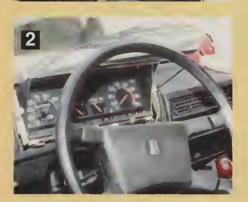
Особенно опасна детонация при повышенных оборотах двигателя (выше 3000–4000 об/мин), когда на слух ее можно и не обнаружить. В этом случае быстро растет температура днища поршня, головки цилиндра, клапанов, свечей, что грозит их прогаром, разрушением. Поэтому, даже используя бензин, которому вы полностью доверяете, регулировать зажигание лучше в строгом соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

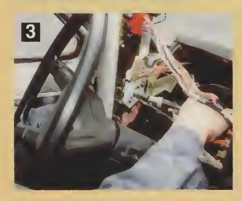
Пытался самостоятельно отрегулировать сход-развал на автомобиле ВАЗ-2106 – раньше не раз это делал. Но вот беда: ось нижнего рычага так "закисла" на болтах крепления, что сдвинуть ее не удается ничем. Вбивая стальные клинья между ней и балкой, я лишь погнул стенку последней. Как быть?

Богатая практика наших автолюбителей свидетельствует: самое эффективное в этой (нередкой) ситуации – нагрев деталей пламенем горелки с одновременным механическим воздействием на них. Лучше всего делать это втроем: один нагревает "закисшее" место паяльной лампой или горелкой, другой действует подходящими механическими инструментами – рычагами, клиньями, молотком, а третий, вооружившись тряпками и сосудом с водой, следит, чтобы автомобиль не загорелся – в этой ситуации такое вполне возможно.

Учтите, что в некоторых случаях разъединить пораженные коррозией детали удается лишь после серьезного нагрева оси рычага до – 200–300°С, а это почти наверняка приведет в негодность сайлент-блоки, и их придется заменить новыми. Впрочем, всем нам часто приходится жертвовать малым для сохранения большого...

РАЗБИРАЕМ ЩИТОК ПРИБОРОВ У "НИВЫ" (ВАЗ-21213)









Эту операцию приходится выполнять, когда перегорела лампа подсветки, пропал контакт в одном из приборов, износились или повреждены механические узлы спидометра. В данном случае мы восстанавливаем работоспособность одометра – счетчика километров. Кстати, дефект весьма распространенный.

Специальный инструмент здесь не потребуется. Крестообразной отверткой вывинчиваем снизу два самореза, крепящие козырек щитка приборов (фото 1). Аккуратно, чтобы не сломать фиксаторы козырька, снимаем его со щитка, потянув на себя. Той же отверткой вывинчиваем две спецгайки, с помощью которых закреплена комбинация приборов к панели (фото 2). Осторожно, на себя, вынимаем щиток, понемногу вытягивая с ним трос спидометра. Рукой или плоскогубцами отворачиваем гайку крепления троса и отсоединяем его от прибора (фото 3). Вынимаем две колодки проводов из щитка. Поддев небольшой отверткой, извлекаем ось, фиксирующую защитное стекло на щитке приборов (фото 4). Снимаем ручку с валика счетчика дневного пробега (фото 5).Отводим стекло в сторону. Приложив небольшое усилие, рукой плавно снимаем стрелку спидометра с вала.

Приподнимаем панель с нанесенными на ней шкалами и аккуратно убираем под нее стрелки других приборов – уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости (фото 6). Снимаем панель со щитка приборов. С обратной стороны вывинчиваем два винта крепления спидометра к корпусу (фото 7) и вынимаем его. Отворачиваем два винта на декоративной крышке, закрывающей механизм спидометра (фото 8). Отверткой извлекаем пружинный фиксатор наборного блока дисков одометра с цифрами (фото 9). Вынимаем блок дисков (фото 10).

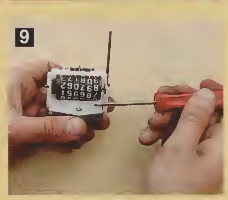
Как правило, отказ в работе счетчика вызван плохим зацеплением в червячной передаче (на фото 10 детали указаны стрелками). Чтобы устранить дефект, порой достаточно сдвинуть весь блок в сторону червяка, подложив шайбы и сместив ось в противоположную сторону. Случается, что изнашиваются несколько зубьев на колесе. Иногда их удается восстановить паяльником. Но лучше заменить дефектные детали на исправные, снятые, скажем, с ненужного прибора.

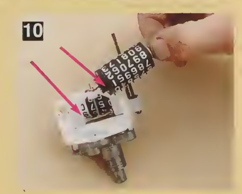
Сборку проводим в обратной последовательности.











На моем **ВАЗ-2109** есть какие-то режимы работы двигателя, при которых сильно вибрирует вся выпускная система, особенно основной глушитель. В некоторых случаях он даже ударяется о днище кузова. Чтобы избавиться от этого, ничего



Так выглядит глушитель с надетым на него фильтром.

специально изобретать не требуется, – достаточно на глушитель плотно натянуть отработавший свой срок воздушный фильтр. Кстати, в этом случае и сами вибрации выпускной системы становятся слабей, а значит – увеличивается срок службы деталей.

Люберцы Н. ДОБРОХОТОВ

У меня **ВАЗ-2108**. Недавно без какого-либо моего воздействия на механизм переключения стеклоочистителя отказала третья скорость. Сгоряча купил новый переключатель, но, когда разобрал вышедший из строя (благо, это сделать несложно: крышка переключателя держится в корпусе на защелках и легко извлекается с помощью ножа или тонкой от-



Переключатель скоростей стеклоочистителя ВАЗ-2108. Стрелкой показана выдвинувшаяся ось рычага.

вертки), причина дефекта сразу бросилась в глаза (взгляните на фотоснимок). Ось рычага – вероятно, под действием вибраций – выдвинулась из отверстий, после чего при включении третьей скорости стала упираться в кромку корпуса. Избавиться от этой неполадки просто – зафиксируйте ось клеем "Момент".

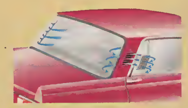
Москва К. ХОТЕЕВ

В моем **"Москвиче" ИЖ-412** тепло в любой мороз всем пассажирам, хотя машине более 15 лет, а на двигателе стоит верхний термостат. Что я для этого сделал?

Во-первых, термостат в корпусе изолировал двумя резиновыми и двумя паронитовыми прокладками – по паре сверху и снизу. Болты, крепящие корпус, заменил более тонкими и изолировал их от корпуса, надев пластмассовые трубочки и установив паронитовые шайбы под головку и гайку.

Результат – "печка" горячая через одну-две минуты. Ускорен прогрев двигателя, так как радиатор включается в работу только после полного прогрева.

Во-вторых, чтобы теплый воздух легче заполнял салон, сделал вытяжку, как в "жигулях". Теперь воздух выходит через прорезанные мною щели с наружной стороны задних стоек. Изнутри поставил декоративные накладки. При умелом пользовании отопителем заднее стекло не запотевает и почти не замерзает.



Вытяжка в задней стойке.

В-третьих, вход "Тосола" в радиатор "печки" сделал снизу, о чем журнал "За рулем" писал не раз.

В-четвертых, зимой пользуюсь двухлопастной крыльчаткой вентилятора, о чем также прочел в вашем журнале.

Свердловская область, Кировоград В. ДРУЖИНИН

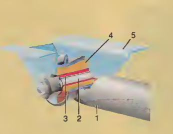
На моем **"Москвиче-21412"** педаль сцепления стала "вязкой", да и усилие на ней возросло. Это типичные признаки заедания троса сцепления в оболочке. Оказалось, у троса в подкапотном пространстве порвался резиновый защитный чехол, части которого, попав между тросом и направляющей втулкой (она расположена на картере сцепления), и вызвали "заедание". Убрав куски резины, я оставил трос "беззащитным". Вот уже 50 тысяч километров не испытываю никаких проблем: трос постоянно обдувается потоком воздуха, и влага, и грязь не задерживаются на нем.

Апатиты Б. ПЯТОЧКИН

Если у вас новый **ВАЗ**, с которым нет хлопот, не забывайте, что это – временно. Года через два-три могут возникнуть большие сложности, едва вы попробуете отвернуть под машиной какой-нибудь болт или гайку. Они – особенно после зимней эксплуатации – обязательно заржавеют настолько, что попытки отвернуть их закончатся поломками или другими неприятностями. Так, гайки нижнего крепления переднего амортизатора срезаются вместе со шпильками, болты крепления оси нижнего рычага проворачиваются в балке передней подвески, так же ведут себя болты крепления штанг задней подвески и так далее. Есть только один способ избежать этих неприятностей: пока машина новая, не поленитесь все гайки и болты, с которыми в будущем обязательно придется иметь дело, смазать, например смазкой, содержащей графит. Еще лучше, если потом, затянув, вы защитите их сверху "Мовилем", "Тектилом" и т. п.

На рисунке показано одно из "коварных" мест на "жигулях" – узел крепления штанги задней подвески. Если болт **2** "прикипит" к распорной втулке **3**, разобрать узел будет очень сложно.

Долгопрудный Н. СИЗОВ

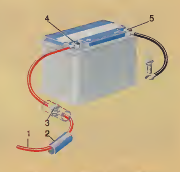


Узел крепления продольной штанги к кузову: 1– штанга; 2 – болт; 3 – распорная втулка; 4 – резиновая втулка; 5 – кронштейн.

Стартер классических **"жигулей"** имеет неприятную особенность: если намеренно или случайно отсоединить провод, идущий на штекер "50" тягового реле, то подсоединить его, не сняв стартера, мало кому удается – это одно из самых недоступных мест в автомобиле.

Мне доводилось несколько раз заниматься стартером, поэтому я немного изменил конструкцию: провод к штекеру "50" припаял наглухо, а разъем выполнил на расстоянии 200–250 мм от штекера. Необходимые разъемы сейчас несложно купить или найти на автомобильной свалке.

В дальнейшем так же поступил с клеммами аккумулятора (см. рис.). Они быстро окисляются – проводимость падает, начинаются неполадки. Бороться с коррозией трудно.



Доработка проводов аккумулятора. 1 – плюсовой провод, 2 – резиновый шланг, 3 – разъем, 4 и 5 – клеммы.

Я купил провода с латунными зажимами для клемм, предварительно облудил их припоем ПОС-40, после чего напаял на клеммы аккумулятора **4** и **5**. Это несложно, только учтите, что свинец после зачистки быстро окисляется – нужны мощный паяльник и сноровка. Теперь "минусовой" провод отстыковываю при необходимости непосредственно от кузова, а в "плюсовом" **1**, на расстоянии около 300 мм от аккумулятора, сделал простой разъем, соединяемый болтом с гайкой **3**. От замыкания на корпус он защищен отрезком резинового шланга **2**.

Вот уже два года, как я забыл о проблемах из-за окисленных клемм.

Зарайск М. ФЕДЬКИН

КЛАПАН СЛУЖИТ ДОЛЬШЕ

О "болезни" и "лечении" клапанов двигателя "Жигулей" рассказывает инженер А. РОЖКОВ.

Хотите пари? Снимите клапанную крышку с любого двигателя семейства ВАЗ-2101...06, прослужившего больше 30 тысяч километров: хотя бы на одном (как правило – на нескольких) клапанах вы обязательно увидите на торце лунку неправильной формы, которую выбил рычаг привода клапана ("рокер").

Лунка мешает клапану вращаться – пятка рычага упирается в ее "ребро" – поэтому износ торца быстро прогрессирует. Кстати, о вращении клапанов – оно делает возможным равномерный износ рабочей кромки клапана и седла и обеспечивается свойствами клапанных пружин. Вращение начинается примерно с 4000 об/мин коленчатого вала, а до этого клапан стоит, что и служит причиной появления лунки. Ведь режим высоких, 4000–5000 в минуту, оборотов коленвала многие водители используют редко.

Вернемся к лунке на торце клапана. Она не дает правильно отрегулировать тепловые зазоры и способствует неравномерному износу рабочей кромки клапана (ведь он не вращается), по ее вине клапан перекашивается в направляющей втулке, разбивая и ее, и маслосъемный колпачок. Перечисленного достаточно, чтобы понять – с ненормальной выработкой нужно бороться!

И боролись... В автомагазинах одно время даже предлагали приспособления для обработки торцев клапанов без разборки двигателя. Правда, большим спросом при ремонте пользуются все же комплекты новых клаланов.

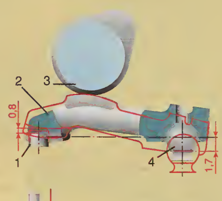
Но чтобы победить такой износ, надо определить, почему клапан не вращается. И вот в середине 80-х автор, тогда – инженер ВАЗа, занялся этим вопросом, используя отработанные методики и программы для ЭВМ.

Что в наибольшей мере влияет на работу пары рычаг – торец клапана? Положение точки опоры рычага. И условие оптимальной работы клапана очевидно – перпендикуляр из центра качания рычага на ось клапана должен делить отрезок, в пределах которого перемещается торец клапана, примерно пополам.

Такое расположение рычага (рис. 1) обеспечивает наименьшее смещение точки контакта и, соответственно, удельное скольжение, которое снижается по сравнению с прежним в три раза! Упрощая, можно сказать – теперь рычаг в большей степени обкатывается по торцу клапана, а не скользит по нему. И что особенно важно, клапан начинает вращаться при 3000 об/мин коленчатого вала, то есть намного раньше, а значит – нет причины для преждевременного износа торца клапана.

Как на практике изменить положение центра качания рычага? Очевидные решения – уменьшить высоту корпуса распределительного вала или увеличить базовый диаметр кулачков. Автор предложил иной, наиболее безболезненный (в массовом производстве, для которого все и делалось) вариант – увеличить длину клапана на 0,8 мм. И все! Ненормальный, образующий лунку, износ торца клапана исчезает.

Рис. 1. "Жигулевский" механизм привода клапана, красным показано предлагаемое изменение геометрии. 1 – стержень клапана; 2 – рычаг привода; 3 – распредвал; 4 – регулировочный болт.



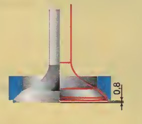


Рис. 2. Доработка клапанного механизма. Красным цветом показано новое положение клапана (после раззенковки седла).

Испытания подтвердили расчеты. Более того Управление испытаний и доводки автомобилей (УИДА) ВАЗа дало положительное заключение о проведении соответствующих испытаний на двигателе после пробега 130 тысяч км.

Ну и что же дальше, спросите вы? А ничего. Это только издали ВАЗ воспринимается цельным. А вблизи он состоит из отдельных подразделений, каждое из которых – как завод, со своим руководством и проблемами. Автор и руководители МСП предлагали Управлению главного конструктора (а позднее – Научно-техническому центру) провести такое изменение. Уж и необходимая документация была согласована. Да только воз и ныне там. Почему? Есть у автора официальные ответы, но иначе, как отписками, их не назовешь.

Пока же автолюбителям ничего не остается, как устранять конструктивный дефект двигателя самостоятельно. Лучше зто делать одновременно с ремонтом мотора. Там, где ремонтируют головки, с клапанами разберутся наверняка. Удлинять их стержни не придется – того же эффекта достигнем, опустив клапана в седлах на 0,8 мм (рис. 2). Седла надо раззенковать (лучше стандартным комплектом зенкеров с углами при вершине 90° и 60°), оставив припуск на притирку клапанов около 0,05 мм. Рекомендуемая ширина рабочих ленточек (полосок) после притирки на фасках выпускных клапанов – 2,5, впускных – 2 мм.

Регулировочный болт при установке тепловых зазоров ввернется чуть глубже (на 1,7 мм), но, поскольку ему ничто не помешает, вы этого, возможно, и не заметите.

Как видите, работа несложная. Выполнив ее, вы навсегда избавитесь от нежелательных лунок на торцах клапанов.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Часто вижу, как автомобилисты выручают коллег, давая "прикурить" от своего аккумулятора. Объясните, как это делать не во вред себе?

Прежде всего уясните главное: "прикурить" – не панацея! Если какой-то горемыка уже посадил аккумулятор, бесполезно терзать стартер, вряд ли ему помогут хоть десять новых батарей. Старое правило действует: не удалось пустить двигатель с трех попыток – проверь системы зажигания или питания, если не хочешь посадить аккумулятор. Поэтому, разрешая заводить другой автомобиль от своей батареи, ограничьте число попыток тремя, максимум четырьмя.

Чем "прикуривать"? Конечно, специальными медными проводами с мощными зажимами-"крокодилами". Чем больше сечение провода и его проводимость, тем лучше – меньше электрическое сопротивление. Диаметр проводов, продающихся, наверное, в каждом магазине запчастей, – 8 мм. Нам, правда, встречались тоненькие испанские провода – на глаз диаметр жилы не превышал 2 мм – вряд ли они из сверхпроводящего металла.

Обратите внимание на изоляцию – она не должна ломаться на морозе.

А сам процесс пуска начните с того, что снимите с севшего аккумулятора оба провода и уже к ним подсоедините провода-"прикуриватели". Таким образом, вашему аккумулятору не придется подзаряжать своего собрата. В противном случае произойдет очень быстрое выравнивание емкостей – исправный аккумулятор большим током (до 30 А) подзарядит севший, при этом, естественно, потеряв в емкости.

Отключив неисправный аккумулятор, вы "бросите" все силы своего на проворачивание коленчатого вала двигателя – и если все нормально, двигатель непременно заведется.

О поле, поле...

Автокроссмены подводят итоги сезона в Тольятти

Какие соревнования в национальном календаре самые престижные? Чемпионаты страны, скажете вы. Да, но бывают исключения. Мы знаем гонки, по статусу – "традиционные", зато популярностью своей они поспорят с любым чемпионатом, поскольку собирают элиту спортсменов. Такова была трековая "Гонка звезд" на призы "За рулем", такова и "Серебряная ладья" – автокросс в Тольятти, который проходит в последнее воскресенье сентября.



Кто первым выйдет из виража? На грязной трассе это особенно актуально. Проигравший будет "хлебать" жижу из-под колес ушедшего вперед (фото вверху).

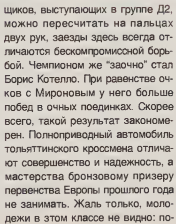
Не многие из стартовавших в финале багги добрались до финиша. Да и вид у машин после гонки был уже не молодецкий.

Грязи хватило не только гонщикам, механикам тоже досталось.

В этом году волей обстоятельств "Ладья" совпала по срокам и месту проведения с последним этапом чемпионата России. Для зрителей такая накладка – благо, можно посмотреть и развязку чемпионата и несравненную по накалу борьбу в "Серебряной ладье". Зато организаторам соревнований, спортивно-техническому клубу "Лада", хлопот хоть отбавляй: в пятницу – контрольные заезды, в субботу – чемпионат страны, а в воскресенье – еще и "Ладья".

Чемпионы России должны были определиться в четырех классах автомобилей: двух легковых – Д 1/1 и Д2 (полноприводные) – и двух багги – 3/5 (двигатель до 1300 см^3) и 3/6 (до 3500 см^3). Увы, в самой престижной группе Д2 этап не состоялся – не хватило участников. Лидер по итогам состоявшихся встреч Борис Котелло из Тольятти и самарский армеец Динар Ханжаров в это время участвовали в последнем этапе чемпионата Европы в Италии, а москвич А. Миронов в Тольятти не приехал, узнав, что нужного ему состава спортсменов заезд не наберет. Для чемпионского звания он должен был как минимум выиграть этап с полным (не менее десяти) числом участников, а значит, с полным, а не деленным на два, количеством очков. Таковы условия соревнований.

Плохо, конечно, что не довелось увидеть этот финал. Хотя гонщиков, выступающих в группе Д2, можно пересчитать на пальцах двух рук, заезды здесь всегда отличаются бескомпромиссной борьбой. Чемпионом же "заочно" стал Борис Котелло. При равенстве очков с Мироновым у него больше побед в очных поединках. Скорее всего, такой результат закономерен. Полноприводный автомобиль тольяттинского кроссмена отличают совершенство и надежность, а мастерства бронзовому призеру первенства Европы прошлого года не занимать. Жаль только, молодежи в этом классе не видно: построить "серьезную" полноприводную машину, довести ее до ума – занятие долгое и, главное, затратное – молодым это не под силу.



Автомобили, прошедшие марафон "Париж–Москва–Пекин", в гонках, конечно, не участвовали, но интерес у публики вызывали немалый.

Но вот в заездах группы Д1/1 стартовали ни много ни мало тридцать участников, и шестеро лучших из них по итогам этапа (независимо от общего результата в чемпионате) попадали на "Серебряную ладью", где основной состав – сильнейшие гонщики – был определен заранее по контрольным заездам. Словом, каждый решал свои задачи: одни сражались за очки чемпионата, другие – пробивались в "Ладью", третьи – тренировались и обкатывали машины. Гонка же от этого только выиграла. Почти в каждом заезде была своя интрига, и результаты оказались весьма неожиданными. Победителем этапа стал попавший в финал лишь через утешительный заезд и потому стартовавший из последнего ряда Евгений Мокринский. Вторым шел его сосед по последней стартовой позиции Валерий Джежела, специалист по кроссу на полноприводных легковых автомобилях, но он поступил как истинный джентльмен: притормозил перед финишем и пропустил вперед Омара Кахишвили и Владимира Колесова. Им нужны были очки в зачет чемпионата, а Джежела в этом классе не участвовал. Новый же чемпион страны – Виталий Дудин из Тольятти – до финала просто не добрался, но, заработав "баранку", все же победил. Ему для этого хватило очков, набранных на предыдущих этапах.

Пусть официальный чемпионат поблагодарит традиционную "Ладью", которая побудила выйти на старт последнего этапа и многих именитых, и пока только жаждущих ими стать. Кстати, к первым теперь можно с полным правом отнести и Виталия Дудина. Чемпион России! Если бы год назад кто-то предсказал такой результат, его, мягко говоря, не поняли бы. Буду-

щего чемпиона просто мало кто знал. Но не оскудела земля русская спортивными талантами, что, кстати, подтвердила и воскресная "Серебряная ладья".

В этот день состоялись и финалы в обоих классах багги. Утвердив такой регламент, организаторы вряд ли предполагали, в какое "грязное" дело они впутали спортсменов. Наверно, в пику предсказаниям одного из известных гонщиков, который, глядя на серое субботнее небо, уверенно изрек: "Завтра будет солнце", в небесной канцелярии открыли "крантик" и всю ночь напролет лил дождь. Когда прогноз "синоптика" сбылся и солнце пробилось из-за туч, трасса представляла болото неизвестной глубины.

В него-то и нырнули баггисты. Непонятно, с кем больше сражались они – с соперниками, грязью или водой, заливающей двигатели. После финала трасса напоминала поле боя, каким его изображают в кинофильмах. Только вместо танков с черными крестами по кюветам были живописно разбросаны заляпанные грязью пострадавшие автомобили.

Легковые, на которых разыгрывается "Ладья", оказались более живучими и до финиша добирались куда чаще. Но раскисшая трасса сделала свое черное дело, и традиционный кросс, славящийся своими высокими скоростями, был в этот раз довольно вязким. Лучший результат в серии основных заездов показал Алик Гасанов из команды "Мега-Лада", который и возглавил четверку суперфиналистов. В трех дополнительных заездах среди них и определялся победитель – им стал один из героев минувшего ралли-рейда "Париж–Москва–Пекин" Александр Никоненко, выигравший "Серебряную ладью" второй раз подряд и третий за все время выступлений в этом кроссе. Если победу Никоненко к разряду сенсаций не отнесешь, то четвертое место молодого тольяттинца Олега Лапшина – еще одна приятная неожиданность под занавес сезона. Кстати, отношение к суперфиналу, как к таковому, у гонщиков очень неоднозначное. Но коли правила приняты, по ним приходится играть .

Очередной чемпионат завершен, сильнейшие определены. В классах Д2 и Д3/6 победила старая гвардия: Б. Котелло и Ф. Бадретдинов, для которого этот чемпионский титул уже пятый. В классах легковых автомобилей и багги с двигателем до 1300 см^3 чемпионы – В. Дудин и В. Скиба – свежие, что называется, с пылу с жару. Вроде бы все в порядке: есть опытные гонщики, есть молодежь, идут соревнования. Но то же самое было и в прошлом году, и в позапрошлом. Те же автомобили, те же трассы, те же, по большей части, участники.

Кросс, хоть он и вышел, похоже, в неформальные лидеры отечественного автоспорта, семимильными шагами вперед не движется, и хорошо еще, что усилиями преданных ему людей не спускается вниз. Другие дисциплины, "кольцо" например, находятся в куда более сложном положении. Но чтобы кросс стал национальной забавой, нужны новые трассы, подготовленные на европейском уровне автомобили, немалые средства. Где их взять? Рано или поздно – хочется в это верить – "грязный" кросс привлечет внимание деловых и состоятельных людей и обретет серьезную профессиональную основу. Уже сделаны попытки вернуть из небытия кольцевые гонки, какие-то "подвижки" отмечены в ралли. Так что "процесс пошел". Пока же кроссу надо выжить. И с этой задачей он сегодня справляется.

И. ТВЕРДУНОВ
Фото В. Крючкова

Чемпионат России по автомобильному кроссу

5-й этап, г. Тольятти. Класс Д1/1: 1. Е. Мокринский; 2. О. Кахишвили; 3. В. Колесов (все – Тольятти).

Класс Д3/5: 1. Д. Попов (Полевской, Свердл. обл.); 2. В. Скиба (Тольятти); 3. В. Куныгин (Балаково).

Класс Д3/6: 1. Ф. Бадретдинов (Наб. Челны); 2. Р. Колесников (Москва); 3. А. Шарифуллин (Нерюнгри).

Итоговые результаты. Д1/1: 1. В. Дудин; 2. О. Кахишвили; 3. В. Колесов (все – Тольятти).

Д-2: 1. Б. Котелло (Тольятти); 2. А. Миронов (Москва); 3. В. Горшков (Тольятти).

Д3/5: 1. В. Скиба; 2. Б. Цеханович (Балаково); 3. С. Блинов (Москва).

Д3/6: 1. Ф. Бадретдинов; 2. Р. Колесников; 3. Ю. Кузьмичев (Самара).

Автокросс "Серебряная ладья", г. Тольятти: 1. А. Никоненко (ВАЗ); 2. И. Черноиванов (ВАЗ); 3. А. Гасанов ("Мега-Лада").



ЭДГАРДУ ЛИНДГРЕНУ – 60!

Как отмечают ветераны спорта 60-летний юбилей? Обычно в кругу друзей и близких вспоминают дела давно минувшие. Конечно, в этот день соберет своих друзей и Эдгард Львович Линдгрен, да вот вряд ли разговор у праздничного стола будет обращен в прошлое. Один из сильнейших гонщиков России, лидер формулы "Восток" на кольцевых трассах, встречает эту дату в ранге действующего чемпиона страны!

Он стал автогонщиком лишь в тридцать пять лет, когда другие чаще всего прощаются со спортом. Уйти с почетом или начать все сначала? Травмы, полученные за 15 лет выступлений на трассах мотокросса, вынудили расстаться с мотоциклами. Но не с гонками. В 1970 году он пришел в лабораторию спортивных автомобилей МАДИ и вскоре начал готовить к соревнованиям кольцевую "формулу".

Четверть века минуло с тех пор. Инженер Линдгрен создал несколько гоночных автомобилей собственной конструкции, один из первых установил на отечественную "формулу" заднее антикрыло, стал серебряным призером Кубка дружбы социалистических стран, завоевывал титулы чемпиона страны, неоднократно поднимался на вторую и третью ступени пьедестала почета. А всех побед в различных традиционных состязаниях сейчас и не сосчитать. Да и надо ли?

Гонщик по-прежнему полон энергии и не собирается на покой. О каких былых заслугах может идти речь, когда всего три месяца назад спортсмен блестяще выступал в состязаниях на Воробьевых горах. Затем выиграл гонку в Витебске и стал трехкратным чемпионом России.

Давно общепринято называть автоспорт полигоном для проверки передовых идей и новых технических решений. На деле опыт, накопленный нашими спортсменами, чаще всего остается невостребованным. Эдгард Линдгрен – один из немногих, чьи знания и умение сейчас используется в этих целях. Московский гонщик постоянно сотрудничает с отечественной фирмой "Спектр-Авто" – производителем автомобильных масел и смазок. Надписи "Спектрол" на его "формуле" и шлеме – не только реклама спонсора. Именно Линдгрен на своем гоночном автомобиле испытал в экстремальных условиях почти всю гамму продукции с этой торговой маркой.

Эдгарду Линдгрену – шестьдесят. Юбилей, но итоги подводить рано. Впереди новый сезон кольцевых гонок и непочатый край испытательных работ. Успехов вам, Эдгард Львович, счастья, здоровья, долголетия!

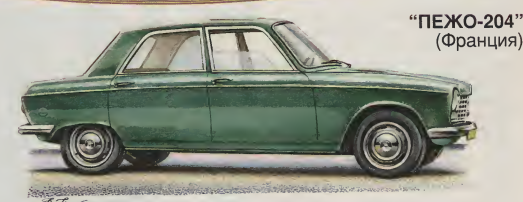
"За рулем"

ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

Гоночные автомобили. Формула "Восток": 1. Э. Линдгрен (Москва) – 40 очков; 2. М. Мельниченко (Воронеж) – 18; 3. А. Микоян (Москва) – 15. **Формула 1600:** 1. В. Козанков (Москва) – 40; 2. А. Потехин (Москва) – 25; 3. А. Саункин (Москва) – 15.

Легковые автомобили. Класс А-1300: 1. А. Феноменов (Москва) – 40; 2. А. Захаров (Москва) – 30; 3. Д. Андреев (С.-Петербург) – 20. **Класс А-1600:** 1. М. Тараканов (С.-Петербург) – 40; 2. А. Рыжов (Москва) – 27; 3. А. Львов (С.-Петербург) – 14. **Класс "Волга":** 1. С. Толстолуцкий (Н.-Новгород) – 20; 2. А. Стоян (Москва) – 15; 3. Б. Рожков (Москва) – 12. **Класс "супертуризм":** 1. А. Потапов (Москва) – 40; 2. А. Рыжов (Москва) – 25; 3. И. Кане (Владимир) – 24.

"ПЕЖО-204" (Франция)



Презентация первой переднеприводной модели "Пежо" состоялась в апреле 1965 года. Расположенный поперек кузова двигатель с алюминиевыми блоком и головкой цилиндров был довольно легким – весь силовой агрегат весил 151 килограмм. Не трехвальная, как на "Аутобьянки-Примула", а двухвальная коробка передач располагалась позади мотора, а под ним – главная передача. Отбор мощности на коробку производился косозубыми цилиндрическими шестернями.

Полуоси, несмотря на компоновочные ухищрения, получились неравной длины. Что касается их синхронных шарниров, то наружные на "Пежо-204" – сдвоенные карданные, а внутренние – типа "Трипод". Фирма "Пежо" стала одним из первых заказчиков компании "Гленцер", выпускавшей "триподы". Любопытно, что приписываемого переднеприводным автомобилям недостатка – малого угла поворота передних колес и большого радиуса поворота машины – конструкторы "Пежо" избежали.

Пожалуй, инженеры французской фирмы одними из первых оценили компоновочные достоинства свечной пружинной подвески "Мак-Ферсон". Они нашли и наиболее подходящую ей "пару" для подвески задних колес: продольные балансирные рычаги, соединяющую колеса, легкую балку и винтовые пружины.

Дисковые тормоза передних колес, реечное рулевое управление, расположенный на рулевой колонке рычаг переключения передач, очень жесткий пятиопорный коленчатый вал – вот дополнительные особенности модели -204.

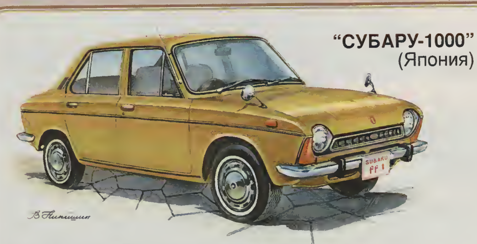
Удачная планировка салона дала возможность довести полезную длину пассажирского помещения до 1760 мм (почти как у ВАЗ-2101).

Архитектурное оформление (стайлинг) кузовов выполнила известная кузовная фирма "Пининфарина".

"Пежо-204" выпускался с кузовами четырех типов: базовый – четырехдверный седан, а также пятидверный универсал (тяжелее базового на 30 кг), двухдверное купе (тяжелее на 5 кг), двухдверный кабриолет (легче на 20 кг).

Годы выпуска – 1965–1976; количество мест – 5; двигатель: количество цилиндров – 4, рабочий объем – 1130 см^3, клапанный механизм – ОНС, мощность – 53 л. с./39 кВт при 5600 об/мин; количество передач – 4; главная передача – косозубые цилиндрические шестерни; размер шин – 145SR14; длина – 3990 мм; ширина – 1570 мм; высота – 1400 мм; колесная база – 2590 мм; колея колес: передних – 1320 мм, задних – 1290 мм; масса в снаряженном состоянии – 870 кг; наибольшая скорость – 143 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 19,6 с; эксплуатационный расход топлива – 6,8–9,2 л/100 км.

"СУБАРУ-1000" (Япония)



История автомобилестроения Японии европейцами еще мало изучена, поэтому многих удивит, что еще в 1937–1939 гг. японская фирма "Асахи" выпускала переднеприводные малолитражки с моторами рабочим объемом 730 см^3. В послевоенные полтора десятилетия "Миказа", "Сузуки" и другие фирмы разработали легковые модели с передними ведущими колесами. Однако масштабы их производства были небольшими.

Пионером же крупномасштабного выпуска переднеприводных автомобилей в Японии стал завод "Субару". Он вырос на обломках компании "Накаджима", известной во времена второй мировой войны своими авиамоторами. В послевоенные годы ее предприятия выпускали мотороллеры "Саньо", автобусы "Фуджи", железнодорожные вагоны, а с 1958 года и легковые автомобили.

Первая переднеприводная модель фирмы называлась "Субару-1000". Дабы избежать перегрузки передних ведущих колес, конструкторы пошли на создание алюминиевого двигателя с оппозитным расположением цилиндров и трехопорным коленчатым валом.

Двигатель водяного охлаждения был вынесен вперед, и компоновка моторного отсека напоминала схему, принятую для "Ллойд-Арабелла" (ЗР, 1995, № 7).

Для "Субару-1000" характерны нечасто встречавшиеся тогда инженерные решения. В их числе – сдвоенный карбюратор, каждая камера которого питала рабочей смесью свой блок цилиндров. Тормоза передних колес (барабанные, как и на задних) были вынесены от ступиц к главной передаче, и крутящий момент передавался через полуоси. Рулевой механизм – реечный.

Дебют новой модели состоялся в 1965 году. Она выпускалась с двух- и четырехдверными несущими кузовами – около 60 тысяч в год. В конце 1967 года на Токийском автомобильном салоне экспонировалась модернизированная модель "ФФ1" с более мощным двигателем и измененным оформлением передней части кузова (отличающиеся данные этой разновидности приведены в скобках). С 1974 года "ФФ1" выпускалась в полноприводном варианте.

Годы выпуска – 1965–1969 (1968–1974); количество мест – 4; двигатель: количество цилиндров – 4, рабочий объем – 977 (1088) см^3, клапанный механизм – OHV, мощность – 55 л. с./40,5 кВт (62 л. с./44 кВт) при 6000 об/мин; количество передач – 4; главная передача – конические шестерни со спиральными зубьями; размер шин – 6,15–13 дюймов; длина – 3930 мм; ширина – 1480 мм; высота – 1390 мм; колесная база – 2420 мм; колея колес – 1280 мм; масса в снаряженном состоянии – 690 (695) кг; наибольшая скорость – 130 (145) км/ч; эксплуатационный расход топлива – 7–8,5 л/100 км.

"АУДИ" (ФРГ)



После того, как фирма "Ауто-Унион", выпускавшая автомобили ДКВ, вошла в декабре 1964 года в концерн "Фольксваген", в ее производственной программе произошли серьезные изменения. Был поставлен крест на бесперспективных двухтактных двигателях, а у компании "Мерседес-Бенц" куплена лицензия на четырехтактный двигатель. Его установили в моторный отсек реконструированной модели ДКВ-Ф102. Новая машина получила имя "Ауди", как воспоминание об одной из четырех марок, которые некогда выпускал "Ауто-Унион" – "Ауди", "Вандерер", ДКВ и "Хорьх".

Первую модель делали на бывшем заводе "Ауто-Унион" в Ингольштадте. Как и ее предшественницы (все ДКВ), она имела привод на передние колеса. Двигатель был вынесен вперед, за пределы колесной базы и располагался вдоль кузова. Чтобы уменьшить передний свес, радиатор с вентилятором пришлось поместить слева от мотора, наклоненного на 40° вправо.

Коробка передач размещалась внутри базы, а главная передача – между ней и двигателем. Полуоси равной длины несли на своих наружных концах шариковые шарниры равных угловых скоростей типа "Рцеппа". Размещение пружин независимой подвески передних ведущих колес всегда представляло головоломку для конструкторов переднеприводных автомобилей. Для "Ауди" нашли неожиданное по простоте и дешевизне решение – подвеску "Мак-Ферсон" свечного типа. Она, в свою очередь, вызвала к жизни цепочку взаимосвязанных технических решений: полунезависимая торсионная подвеска задних колес, отрицательное (18 мм) плечо обкатки управляемых колес, раздельный диагональный привод тормозов. Таким образом, в модели "Ауди" был заложен логически обоснованный стереотип конструкции, который потом невольно повторяли и повторяют поныне многие фирмы.

На "Ауди" уживались такие новинки, как полнопоточный масляный фильтр и дисковые тормоза передних колес с архаичным переключением передач на рулевой колонке и спиральными зубьями конических шестерен в главной передаче. Неудачным оказалось распределение масс – без нагрузки на передние колеса приходилось 63%. Автомобили выпускали как с двух-, так и с четырехдверными кузовами типа "седан".

Первая модель "Ауди", по сути, явилась компромиссной конструкцией. Через четыре года на смену ей пришла более совершенная машина "Ауди-100".

Годы выпуска: 1965–1968; количество мест – 5; двигатель: количество цилиндров – 4; клапанный механизм – OHV, рабочий объем – 1696 см³, мощность – 72 л. с./53 кВт при 5000 об/мин; количество передач – 4; размер шин 6,45–13; длина – 4370 мм; ширина – 1635 мм; высота – 1460 мм; колесная база – 2480 мм; колея передних и задних колес – 1324 мм; масса в снаряженном состоянии (двухдверный кузов) – 1040 кг; наибольшая скорость – 145 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 13,4 с; расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч – 8,3; при 120 км/ч – 10,8; при городском цикле езды – 12,1.

САAБ-99 (Швеция)



Все модели этой фирмы, начиная с самой первой, – переднеприводные. В ноябре 1967 года увидела свет модель -99 с весьма необычно скомпонованным силовым агрегатом. Двигатель установлен в моторном отсеке продольно с наклоном в 45° на правый бок. Поэтому все нуждающиеся во внимании водителя узлы (прерыватель, водяная помпа, карбюратор, масляный фильтр) были легкодоступны. Сам мотор обращен сцеплением вперед. Крутящий момент через гитару (набор шестерен) передавался на коробку передач, размещенную... под двигателем, а уже от нее – на главную передачу. Получившийся компактный агрегат не выступал значительно вперед за линию центров передних колес.

Двигатель спроектирован в Англии фирмой "Стандарт-Триумф", ныне уже не существующей, и СААБ выпускал его по лицензии. В дальнейшем мотор пережил не одну модернизацию.

Шарниры равных угловых скоростей "Рцеппа" соединяют полуоси с ведущими колесами. На всех колесах – дисковые тормоза, причем привод их – раздельный, диагональный. Передние колеса на поперечных рычагах и винтовых пружинах. Подвеска задних колес – зависимая, на винтовых пружинах.

СААБ сразу оценил достоинства шин радиального типа и подстроил под них характеристики подвески колес. Традиционно на модели -99 реечный рулевой механизм, очень компактный и точный по кинематическим параметрам. В салоне кузова предусмотрена раздельная подача теплого воздуха от отопителя – в зону передних и в зону задних сидений.

Громадный опыт СААБа в области самолетостроения был использован на модели -99 не только в конструкции силовых брусьев и нагруженных панелей в несущем кузове. Его аэродинамическая форма выбрана так, что коэффициент лобового сопротивления довольно низок – 0,37, что для конца шестидесятых, когда многие модели характеризовались значением C_x=0,45, весьма неплохо.

Автомобили СААБ-99 зарекомендовали себя очень прочными машинами, они долгое время были излюбленным "оружием" ведущих раллистов мира и продержались на конвейере два десятилетия.

Годы выпуска: 1967–1987; количество мест – 5; двигатель: количество цилиндров – 4, клапанный механизм – OHV, рабочий объем – 1709 см³, мощность – 87 л. с./64 кВт при 5500 об/мин; количество передач – 4; размер шин – 165SR15; длина – 4350 мм; ширина – 1670 мм; высота – 1450 мм; колесная база – 2480 мм; колея колес: передних – 1380 мм; задних – 1410 мм; масса в снаряженном состоянии – 1070 кг; наибольшая скорость – 164 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 14,5 с.; расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч – 7,0; при 120 км/ч – 9,7; при городском цикле езды – 11,6.

Ответы на задачи, помещенные на стр.37

Правильные ответы – 3, 6, 9, 14, 17, 18, 21, 26

I. На перекрестках равнозначных дорог порядок проезда определяется правилом "уступи дорогу приближающимся справа". Иными словами, преимущество у того, у кого нет помехи справа. Поэтому водитель такси должен уступить дорогу водителю автобуса, а тот – фургону и самосвалу. Мотоциклист же вправе двигаться через перекресток с ними вместе, ибо с автобусом его путь не пересекается, а перед водителем самосвала он имеет преимущество (пункты 13.11 и 13.12).

II. Мотоциклист находится уже в такой близости от железнодорожного переезда, когда обгоны запрещены безоговорочно. Зона такого запрещения – 100 метров перед переездом, а предупреждающий знак, показанный на рисунке, в населенных пунктах устанавливается за 50–100 метров до переезда (пункт 11.5; приложение 1, пункт 1.2).

III. В населенных пунктах на левой стороне дороги с односторонним движением водителям грузовых автомобилей (разрешенная максимальная масса свыше 3,5 тонны) остановка разрешена, но только для разгрузки или загрузки (пункт 12.1).

IV. Звуковая сигнализация может понадобиться в любых местах, в том числе и там, где сигналы запрещены. Скажем, в критических случаях, если сигнал поможет предупредить дорожное происшествие. Поэтому эксплуатировать автомобиль с неисправным звуковым сигналом нельзя ("Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации", пункт 7.2).

V. Знак сообщает о том, что на данной улице запрещено движение всем механическим (кроме мопедов) транспортным средствам в обоих направлениях (пункты 1.2; приложение 1, пункт 3.3).

VI. Водителям мопедов запрещено поворачивать налево и разворачиваться на дорогах, имеющих две и более полос для движения в данном направлении (пункт 24.3).

VII. Чтобы остановиться справа на обочине, линию, обозначающую край проезжей части, пересекать можно (приложение 2, пункт 1.1).

VIII. В показанной ситуации мало обозначить автомобиль соответствующим образом. При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена (в данном примере – на перекрестке), водитель должен принять все меры для отвода транспортного средства из этих мест. В указанном месте стоянка запрещена, поскольку линия разметки не сплошная (пункты 7.1, 7.2 и 12.4, 12.6).

–

ЧИТАЙТЕ В № 1-1996



РЕПОРТАЖ ЗР

Пока Россия ищет "свой путь" автомобилизации, в Узбекистане готовятся уже в 1996-м начать сборку легковых машин на новом заводе в Андижане, построенном при участии корейской фирмы "Дэу".

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

Охранных систем на рынке – изобилие. Как среди модных, но ненадежных выбрать по-настоящему эффективную, подскажут испытатели ЗР. В другой статье – речь о качестве антикоррозионной защиты, предлагаемой разными фирмами.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ



Авария на дороге, вдали от населенных пунктов, становится для водителя своеобразной школой выживания. Во имя чего он рискует – этим вопросом невольно задались корреспонденты ЗР. Но и тому, у кого все в порядке, не приходится ждать понимания и предупредительности от партнеров на дороге. "Надейся на себя!" – заглавие и мораль другого материала рубрики.

ОБОЗРЕНИЕ ЗР

Популярность вседорожников за рубежом и в России имеет, видимо, разные корни, но одинаково устойчива. ЗР предлагает обзор современных моделей, а также их классификацию.

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ



Можно ли использовать дизельное масло в бензиновых моторах – этот вопрос годами обсуждают автолюбители. На наших страницах – мнение специалиста по моторным маслам. Здесь же – о том, какие приспособления облегчают работу немецкому автослесарю.



СПОРТ

Приятная неожиданность года ушедшего: российский экипаж Е. Васин – А. Щукин впервые завоевал Кубок Европы по ралли. Вы узнаете, как они пришли к своему успеху.

СВОИМИ СИЛАМИ



Теперь это не просто рубрика, а название большой, многостраничной вкладки для автомобилистов-практиков. В ней – сведения о взаимозаменяемости подшипников, статьи о приемах и оснастке для балансировки колес, о новом стенде для диагностики амортизаторов, курьезные случаи из практики и многое другое.